РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1226 НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2014 година

относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême), SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services

(нотифицирано под номер C(2014) 5080)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него ([1]),

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ([2]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 26 януари 2010 г. авиокомпания Air France подаде жалба относно предполагаеми предимства, които според нея авиокомпания Ryanair получава на редица регионални и местни френски летища. Що се отнася до летище Angoulême Brie Champniers (наричано по-нататък летище Angoulême), в жалбата се посочва също предполагаемата финансова подкрепа, която според жалбоподателя е получил управляващият летището орган — Търговско-промишлената камара на Angoulême (наричана по-нататък CCI d'Angoulême).

(2) С писмо от 16 март 2010 г. Комисията изпрати на френските органи неповерителен вариант на жалбата и ги прикани да разяснят оспорваните мерки. Френските органи предоставиха отговори с писма от 31 май и 7 юни 2010 г.

(3) С писмо от 2 ноември 2011 г. авиокомпания Air France изпрати допълнителна информация в подкрепа на жалбата си. С писмо от 5 декември 2011 г. Комисията изпрати тази информация на Франция и поиска от нея допълнителна информация. На 22 декември 2011 г. френските органи поискаха удължаване на крайния срок за отговор, което бе прието от Комисията с писмо от 4 януари 2012 г. Френските органи представиха своите коментари и отговори с писмо от 20 януари 2012 г.

(4) С писмо от 21 март 2012 г. Комисията уведоми Франция за решението си да открие официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, относно евентуалната помощ в полза на летище Angoulême и на авиокомпания Ryanair. Решението на Комисията (наричано по-нататък решението за откриване на процедурата) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([3]) на 25 май 2012 г.

(5) Френските органи представиха своите коментари и отговори на въпросите, които се съдържат в решението за откриване на процедурата, както и на следващи въпроси на Комисията, с писма съответно от 22 май 2012 г. и от 21 септември 2012 г.

(6) Дружествата Air France, Ryanair и Airport Marketing Services (наричано по-нататък AMS) представиха мнения в срока, предвиден за тази цел в решението за откриване на процедурата. С писма от 20 август 2012 г. и от 3 май 2013 г. Комисията препрати тези мнения на френските органи. С писма от 12 септември 2012 г. и от 7 юни 2013 г. Франция уведоми Комисията, че няма да представя допълнителни мнения във връзка с това.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). И в двата случая разпоредбите са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С ДФЕС се въвеждат също някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, „общ пазар“ с „вътрешен пазар“ и „Първоинстанционен съд“ със „Съд“. В настоящото решение се използва терминологията от ДФЕС.

([2]) ОВ C 301, 5.10.2012 г., стр. 1.

([3]) ОВ C 149, 25.5.2012 г., стр. 29.

(7) Комисията получи допълнителни мнения от Ryanair на 13 април 2012 г., 10 април 2013 г., 20 декември 2013 г., 17 януари 2014 г. и 31 януари 2014 г. Тези допълнителни мнения бяха препратени на Франция с писма съответно от 13 юли 2012 г., 3 май 2013 г., 9 януари 2014 г., 23 януари 2014 г. и 4 февруари 2014 г. С писма от 17 юли 2012 г., 4 юни 2013 г., 29 януари 2014 г., 3 февруари 2014 г. и 21 май 2014 г. Франция уведоми Комисията, че няма да представя допълнителни мнения във връзка с това.

(8) На 24 февруари и на 13 и 19 март 2014 г., след приемането на Насоките на Съюза относно държавните помощи за летища и авиокомпании (наричани по-нататък новите насоки) ([4]), Комисията прикани Франция и заинтересованите страни да представят мненията си относно прилагането на новите насоки конкретно за настоящия случай. На 19 март 2014 г. френските органи представиха мнение във връзка с това.

(9) Освен това на 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* ([5]), беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят мненията си, включително по настоящия случай, с оглед на влизането в сила на новите насоки. Дружествата Air France и Transport and Environnement представиха мнения в предвидения за целта срок. С писмо от 28 май 2014 г. Комисията препрати тези мнения на френските органи. С писмо от 21 май 2014 г. Франция уведоми Комисията, че няма да представя мнения във връзка с това.

2. **ФАКТИ**

2.1. **Оператори и собственици на летищната инфраструктура**

(10) До 2011 г. управлението на летище Angoulême е било поверено на CCI d'Angoulême. С министерско постановление от 20 септември 2002 г. летище Angoulême е предоставено на концесия от държавата, по това време собственик на летището, на CCI d'Angoulême за срок от пет години. Споразумението ([6]), сключено от CCI d'Angoulême с държавата, е предвиждало CCI d'Angoulême да отговаря за строителните дейности, поддръжката и експлоатацията на летището. За тази цел CCI d'Angoulême, действаща в качеството си на оператор и управляващ орган на летище Angoulême (наричана по-нататък CCI-aéroport), е била със счетоводство, отделно от това на общата служба на CCI d'Angoulême ([7]). След това с указ на префектурата от 22 декември 2006 г. собствеността на летище Angoulême е била прехвърлена на смесения синдикат на летищата в департамент Charente (Syndicat mixte des aéroports de Charente — наричан по-нататък SMAC). Следователно на 1 януари 2007 г. SMAC заменя държавата като орган, който предоставя концесията. Считано от тази дата всички инвестиции и финансирането на летището са отговорност на SMAC.

(11) В качеството си на орган, компетентен за организацията, оборудването, поддръжката, управлението и експлоатацията на летище Angoulême, SMAC обединява департамента Charente (наричан по-нататък CG16), голямата община на агломерацията Angoulême (наричана по-нататък COMAGA), обединението на общините от Braconne Charente (наричано по-нататък CCBC), CCI d'Angoulême, обединението на общините от Cognac (наричано по-нататък CCC) и Търговско-промишлената камара на Cognac. Както е посочено в решението за откриване на процедурата ([8]), уставът на SMAC предвижда разпределение между членовете му на разходите, направени за сметка на летище Angoulême.

(12) След удължаване на концесията на CCI d'Angoulême до 31 декември 2008 г., на 22 януари 2009 г. SMAC е подписал с CCI d'Angoulême договор за подизпълнение за управление (наричан по-нататък договорът за подизпълнение от 2009 г.). Считано от 1 януари 2009 г. и за период от три години, за инвестициите, направени в рамките на експлоатацията на летището, вече отговаря SMAC, а не CCI-aéroport.

(13) И накрая, след приключването на конкурентна тръжна процедура, от 1 януари 2012 г. управлението и експлоатацията на летището се поемат от частното дружество SNC-Lavalin ([9]).

2.2. **Характеристики на летището и натовареност**

(14) Както е посочено в решението за откриване на процедурата, летище Angoulême се намира в департамент Charente и е отворено за национален и международен търговски трафик. То се намира на 75 km от летищата Périgueux и Limoges, на 80 km от летището Niort и на около 120 km от летищата La Rochelle и Bordeaux.

([4]) ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3.
([5]) ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.
([6]) Договор за концесия от 22 април 2002 г., наричан по-нататък договорът за концесия.
([7]) Член 37 от спецификациите на договора за концесия.
([8]) Вж. съображение 13 от посоченото решение за откриване на процедурата, таблица 2.
([9]) Както е посочено в съображение 23 от решението за откриване на процедурата, SMAC е избрал процедура за възлагане на обществена поръчка.

Таблица 1

Летища в близост до летище Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Време в минути	93	106	79	119	102
Разстояние в км	108	110	97	156	127

([1]) Времето за пътуване и разстоянията, посочени в тази таблица, са взети от калкулатора Michelin и за тях се приема като хипотеза най-бързото време за пътуване.

(15) Един редовен маршрут със задължение за обществена услуга (ЗОУ) между Angoulême и Lyon, обслужван от Twin Jet, е била закрит през април 2007 г. През 2008 и 2009 г. Ryanair обслужва от април до октомври маршрута по направление London Stansted с три седмични ротации. От 2004 до 2011 г. останалите търговски движения на летище Angoulême са били основно от полети на аероклубове или хеликоптерни клубове и от бизнес авиация.

(16) Пътническият трафик на летище Angoulême, както е обобщен в таблица 2 по-долу, го поставя в категория D съгласно точка 15 от Насоките на Общността от 2005 г. ([10]) за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища (наричани по-нататък насоките от 2005 г.).

Таблица 2

Трафик и движения на летище Angoulême ([1])

	Пътници	от които на Ryanair	% редовен маршрут	Движения
2004 г.	5 496	0	85,53 %	26 731
2005 г.	6 789	0	89,45 %	28 328
2006 г.	6 553	0	94,26 %	24 381
2007 г.	2 362	0	66,30 %	22 868
2008 г.	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009 г.	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010 г.	345	0	0,00 %	24 632
2011 г. ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Трафик и движения според писмото на френските органи от 20 януари 2012 г.
([2]) Данни за месеците от януари до ноември 2011 г.

(17) Анализът на финансовото състояние на летище Angoulême показва, че управлението на платформата за разглежданите периоди се е характеризирало със значителен дефицит. Общо вноските, платени на управляващия орган на летището за неговата експлоатация в периода 2004 — 2011 г., са възлизали на 10 232 310 EUR ([11]). Инвестициите без държавно участие, осъществени от управляващия орган на летището в периода 2004 — 2011 г., са възлизали на 1 277 000 EUR. Тяхното финансиране е било осигурено от заинтересованите териториални обединения, а след това от SMAC и CCI-aéroport ([12]).

([10]) ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1.
([11]) Вж. съображение 28 от настоящото решение.
([12]) Вж. съображение 21 от настоящото решение.

3. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

3.1. Финансова подкрепа за летището

3.1.1. *Договорна рамка за субсидиите за летището*

(18) Част от инвестициите и от оперативния дефицит на летище Angoulême са поети от CG16, COMAGA и CCBC вследствие на споразумение за партньорство ([13]) (наричано по-нататък споразумението от 2002 г.), сключено с CCI d'Angoulême. Това споразумение е сключено след предоставянето от държавата на концесия за местно публично съоръжение. В резултат на това до 31 декември 2006 г. CG16, COMAGA и CCBC са предоставяли финансова помощ на CCI d'Angoulême за експлоатацията на летището ([14]). SMAC е поел посочените в споразумението от 2002 г. ангажименти, считано от 1 януари 2007 г.

(19) В изпълнение на договора за подизпълнение от 2009 г. SMAC е покрил оперативния дефицит на CCI-aéroport за периода 2009 — 2011 г. Схемата за разпределение на вноските между членовете на SMAC, свързани с разходи, направени за летище Angoulême, остава същата като предвидената в споразумението от 2002 г.

(20) И накрая, както вече беше отбелязано, предприятието SNC-Lavalin осигурява управлението на летище Angoulême от 1 януари 2012 г. съгласно обществена поръчка за експлоатация за 6 години, възложена от SMAC ([15]). Всеки кандидат в тръжната процедура ([16]) е трябвало да предложи план за стратегическа ориентация, в който са разграничени „базов сценарий“ ([17]) и „проактивен сценарий“ ([18]). Делегиращият орган се е спрял на този втори сценарий

3.1.2. *Инвестиции в инфраструктура*

(21) Подробната разбивка на действително изплатените на CCI-aéroport вноски от различните публични органи за финансиране на инвестиции в летищната инфраструктура е посочена в решението за откриване на процедурата ([19]). Комисията припомня, че инвестициите без държавно участие, осъществени от CCI-aéroport в периода 2004 — 2011 г., са възлизали на 1 277 000 EUR. Тяхното финансиране е било осигурено от заинтересованите териториални обединения (CG16, COMAGA, CCBC), а след това от SMAC и CCI-aéroport.

(22) Тези инвестиции са били предназначени за удължаване с 50 метра на пистата, за да може летище Angoulême да притежава техническите характеристики, необходими за приемане на авиокомпании, които биха могли да спомогнат за развитието на въздушния трафик. Френските органи твърдят също така, че дейностите по благоустройство на летището и модулните инсталации са имали по-специално за цел изпълнение на нормативните разпоредби, приложими за сгради с обществен достъп.

(23) Като се изключат правомощията на държавата, от 1 януари 2012 г. SMAC поема отговорността за и управлението на изпълнението на инвестициите за благоустройство и оборудване на летището. Без да е изготвена окончателна програма, тези инвестиции се оценяват на 1 200 000 EUR за периода 2012 — 2017 г. ([20]).

([13]) Споразумение от 23 май 2002 г. относно условията на финансиране за експлоатация и развитие на летище Angoulême Brie Champniers.

([14]) Схемата за разпределение на тези вноски е уточнена в таблица 2 от решението за откриване на процедурата.

([15]) Акт за поемане на ангажимент от SNC-Lavalin от 19 юли 2011 г., приет от SMAC на 8 август 2011 г. въз основа на решение от 23 юни 2011 г.

([16]) Обявление за обществена поръчка, публикувано на 9 март 2011 г. в BOAMP (Официален бюлетин за обявяване на обществени поръчки) № 48-B, обява № 222.

([17]) Базовият сценарий съответства на целите и резултатите, които операторът смята, че е реалистично да потвърди и приеме за срока и съгласно условията за изпълнение на поръчката, която му се възлага, в зависимост от икономическия контекст, спецификите на пазара и конюнктурата на въздушния транспорт, както и от положението и конкретната среда на платформата.

([18]) Проактивният сценарий е предназначен да гарантира развитието на редовни търговски маршрути. При него се оценява отражението върху сметките на летището или върху възнаграждението на оператора, както и финансовото отражение на допълнителните финансови вноски, които трябва да се направят от синдиката извън обществената поръчка.

([19]) Вж. съображение 30 от посоченото решение за откриване на процедурата, таблица 3.

([20]) Решение на SMAC от 23 юни 2011 г.

3.1.3. *Финансиране на разходите, свързани с държавни функции*

(24) Споразумението от 2002 г. изрично изключва от приложното си поле инвестициите, които са пряко свързани с държавните функции. Според френските органи тези средства ([21]) покриват оперативните разходи и разходите за оборудване за безопасност ([22]) и за сигурност ([23]). Тези разходи се определят по следния начин:

Таблица 3

Разходи за безопасност и сигурност

(В евро)

Година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Безопасност	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Сигурност	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Общи разходи	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Общо	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Тези разходи са покривани в същия размер като амортизационните отчисления от летищната такса и от допълнителните субсидии от фонда за интервенция за летищата и въздушния транспорт (FIATA), заменени от повишаване от 2008 г. на летищната такса. Предвидената от член 1609ц от Общия данъчен кодекс летищна такса се събира от операторите на летища, чийто трафик от пристигащи и заминаващи полети през последната календарна година, за която има данни, възлиза на повече от 5 000 пътници. С министерско постановление се определя списъкът на съответните летища и тарифата на приложимата за всяко летище такса ([24]).

(26) Според френските органи събраните по този начин средства се определят по следния начин:

Таблица 4

Приход от средствата за финансиране на държавните дейности

(В евро)

Година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Приход от таксата	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Увеличение	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Общо	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Субсидии за дейността*

(27) До 2008 г. CG16, COMAGA и CCBC са гарантирали поемането на оперативния дефицит и вноските по заема съгласно споразумението от 2002 г., а CCI d'Angoulême е поемала евентуалния оставащ дефицит чрез вноска от общата ѝ служба ([25]). Таванът на годишния дефицит, покриван от страните по споразумението от 2002 г., който първоначално е бил определен на 350 000 EUR, е бил увеличен, считано от 2004 г. Накрая SMAC е компенсирал целия оперативен дефицит на CCI-aéroport, считано от 2008 г. и след 1 януари 2009 г. — датата, на която SMAC е поел това задължение в изпълнение на договора за подизпълнение от 2009 г.

([21]) В допълнение към финансовите потоци, свързани с посочените в съображение (24) от настоящото решение държавни инвестиции, в съображение 43, таблица 4 от решението за откриване на процедурата са посочени финансовите потоци, свързани с експлоатацията.
([22]) Пожарни автомобили, автомобили за прогонване на животни и птици, заграждения.
([23]) Оборудване, предназначено за проверка на пътниците и техния регистриран багаж.
([24]) Вж. раздел 8.1.1.2 от настоящото решение.
([25]) Вж. съображение 36 от решението за откриване на процедурата.

(28) Общо платените на CCI-aéroport вноски за експлоатацията на летище Angoulême в периода 2004 — 2011 г. се определят по следния начин:

Таблица 5

Размер на субсидиите за дейността, получени от CCI-aéroport

(В хиляди евро)

Година	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Субсидии	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) От 2012 г. задачата по експлоатация е възложена на SNC-Lavalin в рамките на обществена поръчка. Описаните по-горе базов сценарий и проактивен сценарий (вж. бележки под линия 17 и 18) са представяли, като функция от прогнозните цифри за резултата от експлоатацията, максималния размер на изравнителната вноска, финансирана от SMAC, и нивото на фиксираното еднократно възнаграждение за изпълнителя. Представените от SNC-Lavalin предложения са били следните:

Таблица 6

Таван на субсидиите за дейността и възнагражденията, предоставени на SNC-Lavalin (включително всички данъци) — базов сценарий

(В евро)

Година	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Изравнителна вноска	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Възнаграждение	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Общо	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Таблица 7

Таван на субсидиите за дейността и възнагражденията, предоставени на SNC-Lavalin (включително всички данъци) — проактивен сценарий

(В евро)

Година	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Изравнителна вноска	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Възнаграждение	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Общо	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Тарифна рамка на летище Angoulême**

(30) Имало е четири последователни решения за тарифите, определени от CCI d'Angoulême, от които последните две са били одобрени от SMAC:

Таблица 8

Авиационни такси на летище Angoulême

(В евро)

	Тарифи към 15.6.2003 г.	Тарифи към 1.12.2005 г.	Тарифи към 1.1.2009 г.	Тарифи към 1.6.2010 г.
Кацане	Няколко транша	Няколко транша	Няколко транша	Няколко транша

(В евро)

	Тарифи към 15.6.2003 г.	Тарифи към 1.12.2005 г.	Тарифи към 1.1.2009 г.	Тарифи към 1.6.2010 г.
Кацане B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Светлинна сигнализация	26,25	27,35	27,35	35
Престой (за час и за тон след 2 часа)	0,25	0,26	0,26	0,27
Пътници от ЕС	3,61	3,76	2,76	2,85
Такса PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Такса за пътници с увреждания и пътници с намалена подвижност.

(31) Компаниите, които са планирали редовни полети, са могли да се възползват от специално споразумение в зависимост от желаните услуги. В тази рамка е било възможно да се предоставят намаления ([26]).

3.3. **Отношения с Ryanair**

3.3.1. *Договори, сключени с Ryanair и Airport Marketing Services*

(32) След публикуване на европейска покана за представяне на проекти ([27]), на 8 февруари 2008 г. са сключени два договора между SMAC и от една страна, авиокомпания Ryanair, и от друга страна, Airport Marketing Services — 100 % дъщерно предприятие на Ryanair (наричано по-нататък AMS). Тези два договора (наричани по-нататък споразуменията от 2008 г.) имат за предмет редовен въздушен маршрут между летище Angoulême и London Stansted.

(33) Договорът, сключен с Ryanair, се отнася за летищно обслужване (наричан по-нататък договорът за летищно обслужване). Договорът, сключен с AMS (наричан по-нататък договорът за маркетингови услуги) се отнася за услуги за популяризиране и реклама на маршрута.

(34) Споразуменията от 2008 г. са били сключени за срок от пет години след началото на обслужването на маршрута ([28]). Ако не е сключен друг подобен договор с друга авиокомпания, решението за тарифите от 1 март 2009 г. включва отново всички тези тарифни мерки. В решението се посочва „вноска за разходи за развитие на маршрута“ в размер съответно на 15 EUR, 12 EUR и 9 EUR на пътник за първите три години след разкриване на маршрута, с таван, определен съответно на 400 000 EUR, 300 000 EUR и 225 000 EUR. Тази вноска липсва в решението за тарифите от 2010 г.

3.3.2. *Договор за летищно обслужване*

(35) Според договора за летищно обслужване Ryanair се задължава да осигурява по три полета седмично по време на летния сезон ([29]). Освен това, както е посочено в решението за откриване на процедурата ([30]), SMAC се съгласява Ryanair да ползва някои намаления спрямо стандартните действащи тарифи:

Таблица 9

Летищни такси, приложими за Ryanair

(В евро)

Година	2008	2009	2010	2011	2012
Такса за един пътник	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Вж. съображение 35, таблица 9 от настоящото решение относно Ryanair.
([27]) ОВ S 144-179348, 28 юли 2007 г.
([28]) Член 2.1 от всеки от двата договора.
([29]) Член 4.1 от договора за летищно обслужване.
([30]) Вж. съображение 55 и следващи от решението за откриване на процедурата.

(В евро)

Година	2008	2009	2010	2011	2012
Такси за кацане за една ротация	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Такса за наземно обслужване за една ротация	195	245	245	245	245

(36) SMAC се задължава да поддържа тези такси на същото равнище по време на срока на договора и да не изисква пряко или косвено други плащания ([31]). И накрая, договорът за летищно обслужване е предвиждал санкция за сметка на Ryanair в случай на прекратяване на договора от нейна страна ([32]). Всъщност в случай на прекратяване на договора от страна на Ryanair преди края на третата година от влизането му в сила тази клауза е предвиждала Ryanair да заплати сумата от 17 000 EUR за четвъртата година и 8 500 EUR за петата.

3.3.3. *Договор за маркетингови услуги*

(37) Договорът за маркетингови услуги се базира изключително на ангажимента на Ryanair да обслужва маршрута Angoulême — London Stansted, описан в договора за летищно обслужване ([33]). С този договор AMS се задължава да предоставя маркетингови услуги на уебсайта на Ryanair през първите три години от договора срещу заплащане от SMAC ([34]).

(38) Освен това, макар че договорът за маркетингови услуги е подписан от AMS, той ([35]) е предвиждал, че в случай на прекратяване на договора от страна на Ryanair преди края на третата година от влизането му в сила, Ryanair ще плати на SMAC неустойка в размер на 50 000 EUR за четвъртата година и 25 000 EUR за петата.

3.3.4. *Изпълнение на договора от SMAC, CCI d'Angoulême и Ryanair/AMS*

(39) През 2008 г. и 2009 г. търговската дейност на Ryanair е съставлявала между 95 и 97 % от трафика на летище Angoulême. Тази дейност е заемала между 25 и 28 % от общия теоретичен капацитет на летището, оценен от френските органи на 100 000 пътници годишно.

(40) Паричните потоци между управляващия орган на летището (SMAC), Ryanair и AMS от 2008 до 2010 г. се разпределят по следния начин:

Таблица 10

Финансови потоци между 2008 и 2010 г.

(В евро)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Общо
Такси	54 086	70 294	0	124 380
Маркетингова подкрепа ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Нетен трансфер ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Плащанията съгласно договора за маркетингови услуги са били осъществявани директно от SMAC към AMS.
([2]) При този трансфер не се вземат под внимание останалите приходи или разходи, свързани с дейността на Ryanair.

(41) След 2009 г. споразуменията от 2008 г. не са били изпълнявани. След като е поставила, на първо време, като условие за продължаване на услугата през 2010 г. отказ от плащанията, предвидени в договора за маркетингови услуги, в размер на 225 000 EUR за третата година и 400 000 EUR за четвъртата, а след това и запазване на размера на услугите, предвидени в договора за маркетингови услуги, но с ограничаване на предоставянето им до два месеца през лятото вместо предвидените в договора осем месеца, Ryanair е изпратила предизвестие за закриване на въздушния маршрут.

([31]) Член 6 от договора за летищно обслужване.
([32]) Член 10.3 от договора за летищно обслужване.
([33]) Член 1 от договора за маркетингови услуги.
([34]) Вж. съображение 60 от решението за откриване на процедурата.
([35]) Член 7 от договора за маркетингови услуги.

(42) На 28 юни 2010 г. SMAC е сезирал административния съд на Poitiers с искане за обезщетение за вреди, понесени в резултат на преустановяването на дейностите. Ryanair е сезирала Международния арбитражен съд в Лондон, чиято компетентност след това SMAC оспорва пред Conseil d'État (Държавния съвет). Към настоящия момент последното производство е висящо.

4. ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

(43) В рамките на решението за откриване на официалната процедура по разследване Комисията изрази съмнения, от една страна, относно финансовите средства за операторите на летището ([36]).

(44) На първо място, Комисията изрази съмнения по отношение на обхвата на дейностите, които не са от такъв икономически характер, че да могат да бъдат поети от публичната власт. Всъщност Комисията подчерта, че включването на целия набор от дейности на летище Angoulême в обхвата на услуга от общ икономически интерес (УОИИ) би могло да представлява очевидна грешка на преценката съгласно първия критерий по делото *Altmark* ([37]).

(45) На второ място, Комисията изрази съмнения по отношение на спазването на втория критерий по делото *Altmark*, според който параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията за поетите за изпълнение дейности, трябва да бъдат предварително установени.

(46) На трето място, Комисията изрази съмнения, отнасящи се до размера на компенсацията за разходите, породени от задължението за обществена услуга, от която се ползва SNC-Lavalin (трети критерий по делото *Altmark*). И на четвърто място, Комисията изрази сериозни съмнения по отношение на процедурата за избор на изпълнителите на услугата (четвърти критерий по делото *Altmark*), включително по отношение на периода на експлоатация, осъществявана от SNC-Lavalin, с оглед на липсата на каквато и да била информация за конкурентната оферта.

(47) От друга страна, Комисията изрази съмнения относно мерките, предоставени на Ryanair. Действително, след като беше установила съществуването на потенциална връзка между договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги, Комисията счете, че Ryanair не е заплащала по пазарни цени за ползването на летищно обслужване ([38]).

5. МНЕНИЕ НА ФРАНЦИЯ

5.1. Относно финансовата подкрепа за летището

5.1.1. *Относно определянето като помощ*

5.1.1.1. Относно понятието за икономическа дейност

а) Субекти, осъществяващи дейността по експлоатация на летището

(48) Френските органи посочват най-напред, че SMAC е запазил отговорности по отношение на инвестициите и търговската политика. Синдикатът е единствената страна, подписала договорите с Ryanair. Френските органи считат, че това участие в експлоатацията на летището се обуславя от задачите от общ интерес, които са отговорност на публичните власти.

б) Правно основание за оценка на публичното финансиране на инфраструктурите

(49) Френските органи считат, че оценката на финансирането на летищните инфраструктури трябва да се извършва въз основа на насоките от 1994 г. ([39]). Във връзка с това френските органи считат, че точка 12 от тях изключва какъвто и да е контрол на това финансиране по отношение на правото на държавна помощ. Те допълват, че квалифицирането на летищните дейности и инфраструктури е било обект на правна несигурност преди влизането в сила на насоките от 2005 г. Позицията на Съда на ЕС не би била достатъчна да се установи ясно икономическият характер на дейностите по управление и експлоатация на едно летище.

([36]) Вж. съображение 175 от посоченото решение за откриване на процедурата.
([37]) Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Recueil, стр. 7747.
([38]) Вж. съображение 240 от посоченото решение за откриване на процедурата.
([39]) Насоки на Комисията за прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП спрямо държавните помощи в авиационния сектор (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

в) Правомощия на публичната власт

(50) Френските органи подчертават, че в решението относно летище „Лайпциг“ ([40]) Комисията е счела, че някои летищни инфраструктури, предназначени за упражняване на правомощия, свързани с обществената сигурност, с противопожарната защита и сигурността на експлоатацията, не се квалифицират като икономически дейности. Според френските органи тези функции, свързани с безопасност и сигурност ([41]) се финансират от приходите от летищната такса ([42]). Тази такса се определя всяка година в зависимост от разходите, които трябва да се покриват, и се събира в полза на публичните или частните субекти, експлоатиращи летища, когато дейността надвишава 5 000 единици трафик ([43]). Този механизъм е оправдан поради специфичните ограничения заради безопасността и сигурността, които са извън обичайните нужди, свързани с експлоатацията.

(51) Френските органи уточняват, че някои от покриваните по този начин разходи не се поемат изцяло ([44]). Освен това декларираните от операторите на летища данни вероятно ще бъдат обект на проверки, обхващащи текущата и двете предходни години.

(52) Френските органи твърдят, че този механизъм в никакъв случай не води до свръхкомпенсация. От една страна, летищната такса ще се използва за възстановяване на разходите едва след проверка на декларираните данни. От друга страна, инвестициите ще се компенсират в същия размер като отчисленията за инвестиции. След това едно положително салдо ще бъде прехвърлено в следващите години и върху него ще имат отражение финансовите разходи за сметка на оператора. Във връзка с това френските органи изтъкват честия недостиг на финансиране от летищната такса поради увеличаване на разходите за безопасност и сигурност ([45]).

(53) Освен това френските органи уточняват, че CCI d'Angoulême поема други разходи, произтичащи от правомощията на публичната власт, в съответствие със споразумението и със спецификациите на концесията. Например операторът е осигурявал информационното обслужване на полетите ([46]), когато държавата не е осигурявала обслужване по контрол. Освен това, когато държавата е поемала тази дейност, операторът е плащал на държавата за участие в разходите за обслужването ([47]). В изпълнение на договора за подизпълнение, подписан между CCI и SMAC, CCI d'Angoulême е била тази, която продължила да предлага услугата за AFIS извън часовете, в които обслужването по контрол е било поета от държавата. Френските органи считат, че произтичащите от тези функции разходи, направени от CCI d'Angoulême, са както следва:

(В хиляди евро)

Година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Летищен контрол	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Общо	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) И накрая, френските органи посочват финансирането от CCI d'Angoulême, органите на местната власт и SMAC на дейностите за обновяване на контролната кула през 2004 г. и 2005 г. в размер на 84 800 EUR, както и за дейностите, свързани със светлинната сигнализация и непрекъснато електрозахранване на зоните през 2008 г. в размер на 89 300 EUR.

5.1.1.2. Относно наличието на избирателно предимство

(55) Що се отнася до финансирането на инфраструктурите и експлоатацията извън обхвата на държавните дейности, френските органи най-напред подчертават, че публичните власти, участвали във финансирането на летище Angoulême, не са имали за цел единствено рентабилност. Те са отчитали също така и икономическото и социалното въздействие върху региона. Следователно тестът за частния оператор в условията на пазарна икономика не би бил

([40]) Решение 2008/948/ЕО на Комисията от 23 юли 2008 г. относно държавна помощ, отпусната от Германия на DHL и летище „Лайпциг/Хале“ C 48/06 (ex N 227/06) (ОВ L 346, 23.12.2008 г., стр. 1).
([41]) Френските органи са приели, че тези дейности включват действията за прогонване на животни и птици.
([42]) Механизмът за летищната такса е предвиден в член 1609ц от Общия данъчен кодекс и в министерско постановление от 30 декември 2009 г. относно декларациите на операторите на летища за определяне на тарифата за пътници въз основа на летищната такса.
([43]) Една единица трафик съответства на един пътник или на 100 kg пратки или товари.
([44]) Например разходите за заграждения се поемат едва на 50 % от стойността им.
([45]) Разходите за безопасност и сигурност са се увеличили 6,4 пъти между 1999 и 2010 г.
([46]) Услуга *за информационно обслужване на полетите* (Air Flight Information Service (AFIS).
([47]) Френските органи уточняват, че плащане на такова участие е направено за финансовата 2008 година.

достатъчно основание за това финансиране. Въпреки това френските органи посочват желанието на SMAC да оптимизира експлоатацията на летището, за да ограничи вноската, която плаща. В подкрепа на своята позиция френските органи посочват въведения след приключване на тръжната процедура договорен таван на покривания дефицит, както и рационализирането на прогнозните темпове за инвестиции по време на срока на действие на споразумението.

5.1.1.3. Относно засягането на конкуренцията и на търговията

(56) Френските органи твърдят, че предоставената публична финансова подкрепа на летище Angoulême не засяга конкуренцията. Предвид това, че летищата Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle и Bordeaux се намират на повече от 60 минути разстояние ([48]) с кола от летище Angoulême, те считат, че тези летища не би следвало да се включват в зоната, обслужвана от последното.

(57) Впрочем летище Niort не е било пригодно да приема търговски полети. Неговият трафик на практика е бил нулев. Летище Périgueux би могло да приема само двумоторни турбовитлови въздухоплавателни средства с капацитет под 60 места, които не отговарят на характеристиките на европейските въздухоплавателни средства за къси и средни разстояния с каквито разполагат повечето нискотарифни авиокомпании. Прегледът на пътническия трафик от Bordeaux, Limoges и La Rochelle до Лондон не би довел до установяване на значителни промени в него, свързани с разкриването и закриването на маршрута Angoulême — London Stansted:

Pax Londres	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007 г.	0	0	112 257	83 171
2008 г.	24 494	0	100 312	88 826
2009 г.	27 490	94 133	60 432	80 073
2010 г.	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Това голямо увеличаване на трафика вероятно е свързано въвеждането в експлоатация през юни 2010 г. на терминала Billi, предназначен за нискотарифни полети.

(58) Освен това френските органи считат, че железопътните връзки с Angoulême не се конкурират с въздушната връзка към Лондон. Тези пазари са различни поради разликата в цената и времето за пътуване с TGV и с Eurostar. Нещо повече, интермодалността между TGV и летище Bordeaux би била практически нулева поради факта, че маршрутът Tours — Angoulême — Bordeaux не е високоскоростен.

(59) В по-общ план френските органи се позовават на насоките за въздухоплаването от 2005 г. според които „*паричните средства, предоставени на малките регионални летища (категория D), е малко вероятно да нарушат конкуренцията или да повлияят на търговията в степен, противоречаща на общия интерес*“. Независимо от цитираните по-горе съображения, френските органи считат, че единствено летищата Bordeaux, Limoges и La Rochelles биха могли да бъдат поставени по отношение на трафика и характеристиките им в зоната, обслужвана от летище Angoulême.

(60) Във всеки случай фактът, че Ryanair е разкрила маршрут до London Stansted с тръгване от летищата Rochelle и Limoges, означава, че авиокомпаниите ги разглеждат като отделни пазари. Също така времето за пътуване от град Angoulême до летищата Bordeaux, Limoges и La Rochelle, което е почти същото като времето за полет между летище Angoulême и London Stansted, би отказало жителите на Angoulême.

(61) Следователно френските органи са счели, че критерият за засягане на конкуренцията не е достатъчен и че възраженията на Комисията по отношение на публичното финансиране в полза на летище Angoulême не могат да бъдат основателни, след като едно от основните условия за прилагането на член 107, параграф 1 от ДФЕС в този случай не е изпълнено.

([48]) Френските органи обосновават този праг с решението на Комисията от 16 май 2006 г., NN21/06 Обединено кралство — летище City of Derry (ОВ C 272, 9.1.2006 г.). Освен това те определят времето за пътуване по калкулатора Michelin, като вземат за еталон най-бързия маршрут.

5.1.2. *Относно съвместимостта с вътрешния пазар*

5.1.2.1. Съвместимост съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС

(62) Френските органи считат, че финансирането, предоставено на управляващите органи на летище Angoulême, би могло да бъде обявено за съвместимо с вътрешния пазар и да бъде освободено от задължението за уведомяване дори ако се приеме, че не са спазени всички критерии, определени по делото *Altmark*. Те считат, че това летище би трябвало като цяло да се разглежда като изпълняващо УОИИ, предназначена да участва в икономическото развитие на региона. Според френските органи тази съвместимост се основава пряко на член 106, параграф 2 от ДФЕС и на Решение 2005/842/ЕО на Комисията ([49]) (наричано по-нататък решението за УОИИ от 2005 г.) за периода преди 30 януари 2012 г. След тази дата тя ще се основава на Решение 2012/21/ЕС на Комисията ([50]) (наричано по-нататък решението за УОИИ от 2011 г.).

a) Период под управлението на CCI d'Angoulême или на CCI d'Angoulême съвместно със SMAC

i) Наличие на мандат

(63) Френските органи считат, че мандатът, който обуславя задачата за обществена услуга на CCI d'Angoulême, произтича от член 170-1 от Търговския закон. Според тази разпоредба предприятието допринася „*за икономическото развитие, за привлекателността и за устройството на територията, както и за подкрепянето на предприятията и на техните сдружения, като изпълнява (…) всяка задача за обществена услуга и всяка задача от общ интерес, необходими за изпълнението на тези задачи*“. За тази цел „*всяко предприятие (…) може да обезпечи (…) задача за създаване и за управление на съоръжения, по-специално (…) летищни*“.

(64) Френските органи добавят, че тази правна рамка е в допълнение към актовете, възлагащи на CCI d'Angoulême отговорността за управление и експлоатация на летището. Резултатът ще бъде мандат, предоставен на CCI d'Angoulême по отношение на изграждането и управлението на летищните инфраструктури. Същото ще важи за решенията, с които CCI d'Angoulême и включените териториални обединения са решили да участват във финансирането на летището.

ii) Размер на компенсацията

(65) Френските органи считат, че бюджетната и счетоводна рамка, приложима за CCI d'Angoulême ([51]), е била такава, че да се избегне всякаква свръхкомпенсация.

(66) Най-общо е имало специална рубрика за летищните дейности. Освен това в резултат на този контрол бюджетът на летището се е гласувал, след заверката от Бюрото ([52]) на CCI d'Angoulême, от избраните от CCI d'Angoulême членове. Във връзка с това френските органи уточняват, че изготвянето на бюджета се придружава от документи, свързани с отчета за операциите за функционирането, отчета за възможността за самофинансиране, отчета за капиталовите операции, таблицата на услугите и вноските за свързани предприятия, както и щатното разписание и фонд „Работна заплата“.

(67) Френските органи твърдят също, че уставът на SMAC определя неговата мисия като изцяло посветена на летищна обществена услуга. За летищните дейности е предвиден специален бюджет. Френските органи допълват, че бюджетът се гласува от синдикалния комитет. Освен това за всяка нова мярка, както и за превишаване на предварително определения бюджет с 5 %, трябва да бъде дадено разрешение с квалифицирано мнозинство.

(68) И накрая, френските органи считат, че отчетност на редовни интервали от време позволява проверка на правилното изпълнение на гласувания бюджет, което изключва всякаква свръхкомпенсация. Общото събрание ще гласува отново в година n+1, за да приеме изпълнението на бюджетите. Последно ниво на контрол се осигурява от предаването на счетоводните отчети на CCI d'Angoulême на префектурата, която упражнява контрол за тяхната редовност. До 31 декември 2006 г. становище за последните е давала служба „Гражданско въздухоплаване“. От своя страна SMAC в качеството си на орган, който предоставя концесията, е одобрявал първичните, коригираните и изпълнените бюджети.

([49]) Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на разпоредбите на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

([50]) Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

([51]) Циркулярно писмо № 111 от 30 март 1992 г., с което се определят бюджетните и счетоводните правила, приложими за CCI d'Angoulême.

([52]) Бюрото на CCI d'Angoulême се състои от избрани членове, които след евентуална промяна се произнасят по проектобюджета.

б) Период под управлението на дружество SNC-Lavalin и на SMAC

i) Наличие на мандат

(69) Френските органи считат, че определянето на задачите за услуга от общ икономически интерес, възложени на дружество SNC-Lavalin, се съдържа в спецификациите и в техническите клаузи ([53]). Те твърдят, че развитието на летищната платформа е неразделна част от това.

ii) Размер на компенсацията

(70) Френските органи заявяват, че счетоводните сметки с резултатите на CCI-aéroport позволяват да се установи липсата на каквато и да е свръхкомпенсация.

(71) Освен чрез отделяне на счетоводството, осигурено със създаването на дъщерно дружество на SNC-Lavalin ([54]), липсата на свръхкомпенсация се гарантира от контрола на SMAC ([55]), предназначен да се избегне свръхкомпенсация на неговата вноска за разходите за задачите от общ икономически интерес.

(72) Освен това френските органи считат, че възнаграждението за дружество SNC-Lavalin не е било необосновано. От една страна, оферентът е трябвало да определи максималната гаранция, искана от SMAC за балансиране на експлоатацията и в базовия сценарий (експлоатация без търговски трафик), и в проактивния сценарий (експлоатация с търговски трафик). Ако е бил приет проактивният сценарий, френските органи подчертават, че офертата на дружество SNC-Lavalin е била с най-ниска стойност във финансово отношение. От друга страна, те посочват, че разходите, поети от SMAC през финансовата 2012 г. без търговски трафик, възлизат на 644 000 EUR срещу 810 000 EUR през 2010 г.

(73) И накрая, френските органи уточняват, че задължението за данък сгради е било за SMAC, което като собственик е предпочело да не го прехвърля в тежест на оператора.

(74) Следователно френските органи считат, че финансирането, предоставено на управляващите органи на летище Angoulême, би могло да бъде обявено за съвместимо с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС и въз основа на решението за УОИИ от 2005 г. за периода преди 30 януари 2012 г., а след тази дата — въз основа на решението за УОИИ от 2011 г.

5.1.2.2. Съвместимост съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС

а) Относно инвестициите в инфраструктури

(75) Френските органи считат, че в случай че Комисията приеме, че публичната субсидия за инвестициите в инфраструктури представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тя следва да се разглежда като съвместима с вътрешния пазар в съответствие с предписанията на насоките от 2005 г.

i) Ясно определена цел от общ интерес (критерий 1)

(76) Френските органи считат, че икономическото и туристическото развитие на департамент Charente съответства на ясно определена цел от общ интерес. Те считат, че практиката на Комисията ([56]) дава право на публичната администрация да приеме, че развитието на едно регионално летище отговаря на такава цел.

ii) Необходимост и пропорционалност на инвестициите за определената цел (критерий 2)

(77) Тези инвестиции биха съответствали на критериите за необходимост и пропорционалност. За тази цел френските органи посочват проучване ([57]), в което се обосновава създаването на структура, включваща всички обединения, публичноправни образувания и туристически агенции, специално се разкрива интересът от развитие именно на летище Angoulême, а не на друга инфраструктура, и се прави оценка на минималните инвестиции за тази цел.

([53]) Съгласно член 8 от спецификациите и техническите клаузи дружеството SNC-Lavalin трябва да осигури изпълнението на държавните функции, създаването на услуга за AFIS, изпълнението на задачи, гарантиращи безопасното използване на летището, поддръжката на терените и мрежите на летището, както и поддържане на капацитета за поемане на редовен търговски трафик.

([54]) Става дума за дружеството за експлоатация на летище Angoulême Cognac.

([55]) Френските органи считат, че този контрол е предвиден от спецификациите за тръжната процедура.

([56]) Решение на Комисията от 27 януари 2007 г., № 491/06, Italie — Tortoli-Arbatax (ОВ C 133, 15.6.2007 г., стр. 3).

([57]) Проучването е осъществено от Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires (Сдружение на съвети за местна икономика в областта на летищното обслужване) и е публикувано на 14 юни 2006 г.

iii) Задоволителни средносрочни перспективи за използване (критерий 3)

(78) Френските органи твърдят, че в същото това проучване се определят прогнози за трафик в средносрочен план от повече от 100 000 пътници годишно, което отговаря на задоволителна средносрочна перспектива за използване. Според тях тези прогнози се основават на предположението за увеличаване на честотата на първия маршрут до Лондон и на разкриването на втори маршрут.

iv) Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурите (критерий 4)

(79) Френските органи подчертават, че достъпът до инфраструктурите е бил недискриминационен. Единствената пречка за използването на инфраструктурите на летище Angoulême е била свързана с ограничението, наложено от капацитета за приемане на въздушен трафик и от капацитета на летището. Мерките за стимулиране са били достъпни за всяка компания, която разкрива нов маршрут, но в действителност Ryanair е била единствената, която се е възползвала.

v) Липса на неблагоприятно засягане на търговията до степен, която противоречи на общия интерес (критерий 5)

(80) Френските органи заявяват, че дори само обстоятелството, че летище Angoulême попада в категория D по класификацията от насоките за въздухоплаването от 2005 г., е достатъчно да обоснове липсата на неблагоприятно засягане на конкуренцията до степен, която противоречи на общия интерес.

vi) Необходимост и пропорционалност на помощта (критерий 6)

(81) Френските органи считат, че публичното финансиране до 100 % на инвестициите е било необходимо за поддържане на потенциала на летището, както и за неговото развитие. Според френските органи именно това изискване е било основание за разпределянето на финансирането на инвестиции между SMAC и оператора чрез договора за подизпълнение от 22 януари 2009 г. Тази ситуация се различава от ситуацията след 2012 г., която е довела до това SMAC да плати годишно възнаграждение от 179 400 EUR за предоставяне на услуга след провеждането на тръжна процедура. Френските органи уточняват, че тази правна рамка не е предвиждала SMAC да осъществява инвестиции, а да осигурява управлението на изпълнението на инвестициите, предложени от доставчика или обявени от SMAC.

б) Относно финансирането на дейността

(82) Френските органи заявяват, на първо място, че CCI d'Angoulême е предоставяла на летището авансови плащания от 1984 до 2001 г. Те считат, че този период трябва да остане извън обхвата на разследването на Комисията. Другите помощи, платени извън този период, са били като помощ за текуща дейност.

(83) След това френските органи заявяват, че извън финансирането на инвестиции поетият за сметка на териториалните обединения дефицит е бил ограничен до 350 000 EUR през финансовите 2002 и 2003 години ([58]). Те допълват, че що се отнася до финансовите години 2004 — 2006, решенията на летищния съвет не са подлежали на отчетност в това отношение. Общата служба на CCI d'Angoulême е предоставяла сумата, необходима за баланса на изпълнения бюджет.

(84) И накрая, френските органи считат, че това финансиране за дейността не засяга неблагоприятно конкуренцията поради причините, посочени в съображения 56 — 61 от настоящото решение. Следователно френските органи смятат, че критерият за неблагоприятно засягане на конкуренцията не е изпълнен и че публичното финансиране на експлоатацията на летище Angoulême не може да представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(85) Френските органи поддържат освен това становището, че дори да се предположи, че въпросното финансиране представлява помощ, тя следва да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар и освободена от задължение за уведомяване. В това отношение френските органи се позовават на насоките от 2005 г. и на решението за УОИИ от 2005 г.

5.2. **Относно отношенията с Ryanair**

5.2.1. *Относно определянето като помощ*

(86) На първо място, френските органи считат, че договорът за летищно обслужване и договорът за маркетингови услуги следва да бъдат оценявани съвместно. След това те считат, че SMAC не е действал като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика поради причините, посочени в съображение 55 от настоящото решение. Според френските органи именно липсата на кандидати в рамките на обявената тръжна процедура за разкриване на международни въздушни маршрути е накарало CCI d'Angoulême — след възложения от SMAC мандат — да преговаря с Ryanair за разкриване на маршрута London Stansted — Angoulême.

([58]) Този праг е бил определен със споразумението за партньорство от 23 май 2002 г.

(87) Те подчертават също така, че дейностите по благоустройство на летището ([59]), започнали през 2006 г., не са имали за цел да задоволят нуждите на определена авиокомпания, а да се позволи приемането на авиокомпании. Все пак френските органи отбелязват, че липсата на други авиокомпании, които да използват редовно летището, е довело до това, че инвестициите са били от полза почти изцяло само за Ryanair.

(88) По отношение на разходите във връзка с търговските отношения с Ryanair френските органи посочват, че операторът на летището е трябвало да направи допълнителни разходи за персонал. Те изтъкват разликата между предвидените разходи и действително направените разходи:

Безопасност	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Брой служители	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Равностойно на пълно работно време	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Разходи за персонал (хил. EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Сигурност	Референтна година [2007]	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Брой служители	10	—	—	—	—	—
Равностойно на пълно работно време	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Разходи за персонал (хил. EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Съдействие и посрещане	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		прогноза	реализирани	прогноза	реализирани	прогноза
Брой служители	1	—		—		—
Равностойно на пълно работно време	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Разходи за персонал (хил. EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Същото важи и за другите допълнителни разходи, свързани с търговската дейност на Ryanair, освен разходите за персонал.

Безопасност	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Услуги (хил. EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Удължаване с 50 метра на пистата и разширяване, реорганизиране и оборудване на летището, за да е възможно обслужването на въздухоплавателно средство с 200 пътници. Размерът на тези инвестиции е изчислен на 977 000 EUR.

Безопасност	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Други	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***от които лизинг на МПС* (хил. EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Сигурност	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Услуги	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(хил. EUR)						
Други (хил. EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Съдействие и посрещане	Референтна година 2007	Изменение 2008/2007 г.		Изменение 2009/2007 г.		Изменение 2010/2007 г.
		Прогноза	Реализирани	Прогноза	Реализирани	Прогноза
Услуги	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
(хил. EUR)						
Други (хил. EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Относно съвместимостта с вътрешния пазар*

(90) Френските органи считат, че някои от критериите от насоките от 2005 г. не са изпълнени.

(91) На първо място, френските органи твърдят, че Ryanair не е представила бизнес план. Те биха приели, че постепенно намаляващата помощ, довела до подписване на споразуменията през 2008 г., е била такава, че да позволи на авиокомпанията да постигне задоволителна търговска печалба.

(92) Като следствие от липсата на бизнес план френските органи подчертават, че е невъзможно да се провери дали е спазен критерият за интензитет. За разлика от това, именно като се основават на наличната информация за разкриването на маршрутите със задължение за обществена услуга, CCI d'Angoulême и SMAC считат, че този критерий е бил изпълнен.

(93) Френските органи считат също така, че тенденцията за годишно увеличаване с […] (*) % на броя на пътниците, без увеличаване на ротациите, наблюдавана през 2008 и 2009 г., вероятно е щяла да продължи и през 2010 г.

(94) И накрая, както е посочено в съображения 56 — 60 от настоящото решение, френските органи считат, че приетите мерки не засягат неблагоприятно търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

5.3. **Относно новите насоки**

(95) Франция е изложила коментари относно тълкуването на новите насоки — и като форма, и като съдържание — и е изразила съгласието си с тяхното прилагане към досиета, които се отнасят до мерки, осъществени преди публикуването на насоките.

(*) Търговска тайна

(96) В коментарите се отбелязва, че новите насоки са по-гъвкави от старите по отношение на помощта за текущата дейност. Следователно според Франция тяхното прилагане със задна дата към всички помощи ще позволи да бъдат разглеждани по по-благоприятен начин ситуации от миналото, отнасящи се за някои летища.

6. **МНЕНИЯ НА ТРЕТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

6.1. **Мнение на Air France**

(97) Air France счита, че мерките, предоставените в полза на Ryanair и нейното дъщерно дружество AMS, са особено показателни за търговските практики на Ryanair.

(98) Air France е представила на Комисията също и мнение относно прилагането на новите насоки към настоящия случай. Air France оспорва прилагането на новите насоки за случаите, които се отнасят до помощ за експлоатация на летища, дори ако тази помощ е изплатена преди публикуването им.

(99) От една страна, Air France счита, че става дума за прилагане на новите насоки със задна дата, което облагодетелства некоректните участници, узаконявайки поведение, което не е било в съответствие с действащите към момента на осъществяването му правила. И обратно, този подход санкционира участниците, които са спазили предишните насоки, като са се въздържали от получаване на публични средства.

(100) От друга страна, Air France подчертава, че прилагането със задна дата на новите насоки към държавна помощ, отпусната за експлоатация на летища, противоречи на общите принципи на правото и на европейската съдебна практика.

6.2. **Мнение на Ryanair**

(101) Компанията Ryanair (наричана по-нататък Ryanair) оспорва, че договорът за летищно обслужване, който е сключила с летище Angoulême, може да представлява държавна помощ.

(102) Тя подчертава, че решението за разкриване на маршрута London Stansted — Angoulême отговаря на желанието за осигуряване на нискотарифна въздушна база, изискванията за която са съответствали на характеристиките на летище Angoulême. Освен това компанията посочва, че спецификите на летище Angoulême са били такива, че са могли да я накарат да предложи конкурентно ниво на летищните такси. Въпреки свързаната с разкриването на даден маршрут несигурност ([60]) и произтичащите рискове Ryanair счита, че летището с разумно основание е могло да се надява да извлече полза от договор, сключен заради успеха на компанията по други маршрути.

(103) Ryanair посочва освен това, че решението за закриване на маршрута London Stansted — Angoulême е свързано с търговски съображения. Според авиокомпанията през 2009 г. приходите са щели да достигнат […] % в сравнение с регистрираните през 2008 г. ([61]). Компанията подчертава, че е водила преговорите добросъвестно в приложение на член 9 от договора за летищно обслужване с цел да се достигне до жизнеспособно икономическо споразумение с летище Angoulême. Авиокомпанията твърди, че през септември 2009 г. е поискала намаляване на летищните такси. След отказа на SMAC, който ѝ е бил съобщен на 3 февруари 2010 г., Ryanair посочва, че е предложила да поддържа маршрута само през месеците юли и август — предложение, последвано от прекратяване на споразумението поради възражението за недопустимост, направено от SMAC.

6.2.1. *Държавни ресурси и приписване на държавата*

6.2.1.1. Наличие на държавни ресурси

(104) Ryanair подчертава, че таксите не формират изцяло ресурсите на CCI. Компанията счита, че член R. 224-6 от Кодекса на гражданската авиация задължава летищата, чието управление се осигурява от търговско-промишлена камара, да финансират разходите си от приходите, получени от експлоатацията на летището. Ryanair счита, че CCI d'Angoulême е предоставяла основната част от финансирането на летището. В противовес на това SMAC не е имал никакъв опит в експлоатацията на летище ([62]).

([60]) Ryanair уточнява, че до летище Angoulême не са били осъществявани никакви редовни търговски услуги с въздухоплавателни средства като тези, които тя използва, и че не е съществувала никаква база за сравнение, на която да се позове за оценяване на рентабилността на маршрута.

([61]) Ryanair приписва това спадане на приходите на увеличаването на събираните в Обединеното кралство такси от пътниците, на повишената цена за барел петрол и на икономическата криза като цяло.

([62]) Ryanair подчертава, че именно CCI d'Angoulême е ръководила преговорите.

6.2.1.2. Приписване на мерките на държавата

(105) Ryanair счита, че единствено фактът, че CCI d'Angoulême се контролира от държавата и че нейните ресурси са от такси, не е достатъчен да се счита, че е изпълнен критерият за приписване на държавата.

(106) Компанията заявява, че органичният критерий, а именно публичният характер на даден субект, сам по себе си не дава основание мярката да се припише на държавата ([63]). В случая трябва да се прави разграничение между търговско-промишлените камари и други публичноправни образувания ([64]). Във връзка с това Ryanair подчертава, че член L. 711-1 от Търговския закон, който е бил в сила през юни 2005 г., определя търговско-промишлените камари като икономически публичноправни образувания и че в парламентарен доклад се определя тяхната „институционална двойственост“ и се посочват съмненията относно класификацията, която трябва да им се даде ([65]). Ryanair припомня освен това, че държавата не участва в техния процес на вземане на решения, като ролята ѝ се ограничава единствено до упражняване на надзор ([66]).

6.2.2. *Избирателно предимство*

6.2.2.1. Съвместна оценка за икономическо предимство, предоставено на Ryanair и AMS

(107) Ryanair счита, че дружествата Ryanair и AMS не следва да се разглеждат като единствен получател на разглежданите мерки.

(108) От една страна, получател по договора за маркетингови услуги е било летището и предмет на този договор не е било увеличаването на коефициента на запълване или рентабилността на експлоатирания от Ryanair маршрут. От друга страна, нито акционерната структура на дружеството AMS, нито неговият предмет на дейност не позволяват да се оспори, че въпросните договори имат отделни предмети. Впрочем Ryanair подчертава, че тези два договора са подписани от различни лица ([67]) въпреки еднаквото ръководство, подчертано от Комисията.

(109) Ryanair уточнява също, че сключването на договор за маркетингови услуги не е условия за разкриване на маршрута. Тази практика обаче се среща по-често, когато става дума за регионални летища ([68]).

6.2.2.2. Съвместна оценка на договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги

(110) Ryanair оспорва съвместната оценка на договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги. От компанията подчертават, че договорът за маркетингови услуги се отнася за AMS — дъщерно дружество на Ryanair. Той се договаря и сключва отделно от споразуменията на Ryanair с летищата.

(111) При все това Ryanair припомня, че компанията осъществява сама дейностите за рекламиране на дестинациите, които обслужва. Компанията припомня също така, че на своя уебсайт е предприела рекламни дейности в полза на трети страни, без в това да участва дружеството AMS. И накрая, авиокомпанията счита, че Комисията признава в своето решение относно летище „Братислава“ ([69]), че рекламните дейности, осъществени на уебсайта на Ryanair, имат определена стойност.

6.2.2.3. Принцип на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика

а) Бизнес план

(112) Ryanair заявява, че инвестиционните решения не са предшествани систематично от бизнес план. Фактът, че самата тя, други предприятия или някои органи в областта на конкуренцията ([70]) не ги разглеждат като систематично полезни, би бил достатъчен да се определи, че не е реалистично те да се превръщат в елемент, характеризиращ поведението на инвеститор в условията на пазарна икономика.

([63]) Ryanair се позовава на Решението на Съда от 16 май 2002 г. по дело Франция/Комисия, C-482/99, Recueil, стр. I-4397.
([64]) Ryanair се позовава на становище № 351 654, произнесено на 16 юни 1992 г. от Държавния съвет.
([65]) Доклад № 2388 на г-жа Catherine Vautrin от името на комисията по икономически въпроси относно проектозакона за консулските мрежи.
([66]) Ryanair твърди, че упражняването на този надзор не предполага държавата да се произнася по споразуменията, за които става дума в настоящия случай.
([67]) Договорът за летищно обслужване е подписан от Michel Cawley, вицепрезидент на Ryanair, докато договорът за маркетингови услуги е подписан от Eddie Wilson, директор на AMS.
([68]) Ryanair посочва необходимостта летището да изгради имидж на собствената марка и да увеличи процента на пътниците, които пристигат, спрямо преминаващите транзитно през него пътници.
([69]) Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ C 12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между летище „Братислава“ и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24).
([70]) Ryanair се позовава на позицията на британския Competition appeal tribunal от 21 май 2010 г. по дело 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC срещу Комисията по конкуренцията, точка 75.

б) Бележки във връзка с условията на прилагане на принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика

(113) Ryanair счита, че Комисията не може да прилага избирателно принципа на частния оператор в условията на пазарна икономика. Като се позовава на позицията на Съда ([71]), компанията подчертава, че Комисията трябва да взема предвид търговската сделка в нейната цялост и да отчита всички съответни елементи, както и техния контекст ([72]).

(114) Освен това Ryanair счита, че Комисията трябва да сравни споразуменията, сключени между Ryanair и държавните летища, с тези, сключени с летища, които се притежават изцяло или частично от частни инвеститори. За целите на този анализ Ryanair се позовава на едно проучване ([73]). Като припомня съдебната практика на Съда ([74]), компанията заявява, че Комисията може да възприеме основаващ се на разходите подход единствено при условие че не е налично нито едно позоваване на частен инвеститор.

(115) Ryanair счита, че методът на Комисията, който се състои в приемане за референтни летища единствено на такива, разположени в същата зона, обслужвана от летището, което е обект на проучване, е неправилен ([75]).

(116) Ryanair изтъква, че референтните пазарни цени, получени за референтните летища, не включват държавните помощи, отпуснати на съседните летища. Следователно е възможно дадена референтна пазарна стойност да се оценява по надежден начин при тестовете за разумен инвеститор в условията на пазарна икономика.

(117) Това е така, защото:

— референтни анализи се използват широко при тестовете във връзка с принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика, осъществявани в други, различни от държавната помощ области,

— предприятията няма да упражняват реципрочно влияние върху решенията си, освен доколкото продуктите им са взаимозаменяеми или допълващи се,

— летищата, разположени в същата обслужвана зона, няма непременно да се конкурират помежду си, а използваните в представените доклади референтни летища са изправени пред ограничена конкуренция от държавните летища в обслужваната от тях зона. Така например по-малко от една трета от търговските летища, разположени в зоната, обслужвана от референтните летища, се притежават изцяло от държавата, а нито едно от летищата, разположени в зоната, обслужвана от референтните летища, не е обект на процедура във връзка с държавна помощ (през април 2013 г.),

— дори когато референтните летища са изправени пред конкуренцията на държавни летища в същата обслужвана зона, може да се счита, че тяхното поведение съответства на принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика (например ако частният сектор притежава значително участие или ако летището се управлява на частно равнище),

— летищата, които спазват принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика, няма да определят цените си под пределните разходи.

(118) Ryanair заявява, че при принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика трябва да се взема предвид ниската икономическа стойност на регионалните летища преди бързото развитие на дейностите им. По отношение на разходите, свързани с тяхното затваряне или на тяхното поддържане в пригодност, Ryanair счита — като припомня съдебната практика на Съда ([76]), че всяко алтернативно по-евтино предложение трябва да бъде разглеждано като съответстващо на принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика.

(119) Следователно Ryanair счита, че взетите предвид от Комисията разходи не следва да са средните, а пределните разходи. Действително летище Angoulême би имало основателен икономически интерес да определя тарифите по пределните разходи или дори под пределните разходи.

([71]) Решение на Съда от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисия, T-196/04, Recueil, II-03643.
([72]) Във връзка с това Ryanair изтъква приходите, които не са от въздухоплаване, както и външните мрежови фактори.
([73]) Проучване от 25 юни 2012 г., осъществено от службата Oxera.
([74]) Ryanair се обосновава с Решението на Съда от 3 юли 2003 г. по дело Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P и C-94/01P, Recueil, I-06993. Авиокомпанията посочва също Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.).
([75]) Определение за референтната пазарна стойност в сравнителния анализ във връзка с тестовете за разумния инвеститор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Oxera за Ryanair, 9 април 2013 г.
([76]) Решение на Съд от 17 октомври 2002 г. по дело Linde/Комисия, T-98/00, Recueil, стр. II-03961, точки 43 — 54.

(120) На първо място, колкото по-голяма е конкуренцията, пред която е изправено дадено летище, толкова повече то ще бъде принудено да намалява прилаганите цени на равнището на пределните разходи.

(121) Също така според Ryanair Комисията би трябвало да взема под внимание спецификата на всяко летище ([77]). Във връзка с това авиокомпанията счита, че условията на силна конкуренция между регионалните летища водят до конкуренция помежду им за сключване на споразумения с нея. Поради това тези летища действат по същия начин като частни инвеститори.

(122) Впоследствие стремежът на летището да подобри имиджа си ще го накара да предприеме рекламни дейности. Този ефект ще бъде толкова по-силен, колкото по-ограничени са възможностите на пазара на регионалните летища и доколкото те имат интерес да привличат авиокомпании, способни да развиват техния трафик.

(123) Ryanair твърди освен това, че приложимият за тези летища бизнес план би следвало да предполага, че част от фиксираните разходи и инфраструктурата се разглеждат като невъзстановими разходи. Срокът на бизнес плана трябва освен това да бъде за минимум 15 години, а не за стандартния срок от 5 години.

(124) В този контекст Ryanair поддържа становището, че възприетият подход трябва да бъде този на съвкупното отчитане на приходите. Като се позовава на позицията на Комисията в решението относно летище „Братислава“ ([78]), компанията счита, че приходите, които не са от въздухоплаване и които представляват около 50 % от приходите на едно летище, са от особено значение за недостатъчно експлоатираните регионални летища. Именно желанието за развиване на тези приходи, така че да се покрият колкото е възможно по-голяма част от фиксираните разходи, обяснява санкциите, предвидени в споразуменията, сключени с Ryanair, в случай че последната не изпълни задълженията си. Дейността на Ryanair би повишила икономическата стойност на летището, което ще може да се възползва от това чрез привличане на други авиокомпании.

(125) Според Ryanair интересът на регионалните летища да сключат договор с авиокомпании като нея всъщност ще бъде засилен от мрежовите ефекти, свързани с разкриването на маршрут ([79]). Според Ryanair интересът на летище Angoulême да сключи споразумение с авиокомпанията е бил още по-изразен, тъй като единственият алтернативен модел се е състоял в разкриването на маршрути със задължения за обществена услуга, изпълнявани от авиокомпании, които използват въздухоплавателни средства с намален капацитет, като например Twin Jet. Все пак Ryanair подчертава, че тази втора възможност би предполагала пропуснати ползи за летището, като се има предвид, че големите авиокомпании генерират по-малък разход за един пътник.

(126) Ryanair също така счита, че Комисията би трябвало да вземе предвид външните мрежови фактори, които се създават от нейната дейност. Договор, сключен с Ryanair, би действал като „магнит“ за други авиокомпании, които биха искали да се възползват от повишената популярност и от инфраструктурата с по-добро качество. Тези мрежови ефекти биха имали положително въздействие върху приходите както от въздухоплаване, така и от други дейности ([80]). Ryanair счита, че самата Комисия е възприела този подход в решението си по отношение на летище „Братислава“ ([81]). Следователно летищата биха имали интерес да сключат споразумение с компания, която поема ангажимент за трафик.

(127) Ryanair уточнява, че сключваните от нея споразумения не са изключителни. На всяка друга авиокомпания, предлагаща същите услуги като Ryanair, биха могли да бъдат предложени идентични условия за осъществяване на дейност.

(128) Що се отнася до анализа на рентабилността, Ryanair твърди, че принципите, които един разумен инвеститор в сектора би възприел, са следните ([82]):

— оценката се осъществява поетапно,

— не се изисква непременно предварителен бизнес план,

— в случай на летище, което няма пълна натовареност, основаният на съвкупното отчитане на приходите подход ще бъде подходящият метод за определяне на тарифите,

— трябва да се вземат предвид единствено приходите, свързани с икономическата дейност на функциониращото летище,

---

([77]) Ryanair се позовава на позицията на Комисията в Решение 2011/60/ЕС от 27 януари 2010 г., посочено по-горе в бележка под линия 69, съображение 111.

([78]) Вж. посоченото по-горе решение в бележка под линия 69.

([79]) Сред тези външни фактори Ryanair включва: 1) фактът, че разкриването на маршрут, свързващ регионално летище, изпраща положителен сигнал до останалите авиокомпании по отношение на перспективите за рентабилност; в случая Ryanair твърди, че компанията Cityline е била на път да сключи споразумение с летище Angoulême за създаване на редовна услуга няколко седмици преди Ryanair да закрие маршрута; 2) присъствието на авиокомпания от значителен мащаб би позволило да се създадат услуги, които не са свързани с въздухоплавателни дейности, които на свой ред да спомогнат за генериране на повече трафик.

([80]) Приходите от невъздухоплавателни дейности биха били стимулирани по-специално от по-продължителното време, прекарано на летището от пътници, които не са повикани. Тази характеристика би привлякла търговските вериги, опериращи на летища.

([81]) Вж. посоченото по-горе решение в бележка под линия 69.

([82]) Принципи, залегнали при анализа на рентабилността при тестовете за принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Oxera за Ryanair, 9 април 2013 г.

— трябва да се вземе предвид целият срок на действие на споразумението, включително евентуални удължавания,

— бъдещите финансови потоци трябва да бъдат актуализирани, за да се оцени рентабилността на споразуменията.

(129) Допълнителната рентабилност вследствие на сключените от Ryanair споразумения с летищата би трябвало да се оценява въз основа на оценките за вътрешната норма на възвръщаемост или на мерки, основани на действителната нетна стойност.

в) Прилагане на принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика

(130) Най-общо Ryanair счита, че фактът, че CCI d'Angoulême е действала като действителен частен инвеститор поради своя статут, който ѝ предоставя автономност по отношение на държавата, сам по себе си представлява доказателство за спазването на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Фактът, че финансирането на инвестициите на летището е било осигурено от SMAC, ще бъде допълнително доказателство, тъй като собствениците на летището имат интерес да повишат стойността му.

(131) На първо място, Ryanair подчертава, че оценката на летищните такси, които плаща, би трябвало да се осъществи с оглед на намалените ѝ нужди. Компанията изтъква, че в сравнение с останалите авиокомпании нейният икономически модел изисква по-малко гишета за регистрация, оборудване и услуги, че тя не използва междинни кацания, намалява продължителността и интензивността на наземното обслужване на своите самолети, както и че увеличава ефективността на екипажа, за да намали използването на услуги на летището.

(132) Освен това тя счита, че за целите на прилагането на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика някои европейски летища могат да бъдат заменени с летище Angoulême поради техните сходства ([83]). Във връзка с това Ryanair представя сравнително проучване, в което се заключава, че таксите, прилагани на летищата на […], […], […] и […], които са преценени като сравними с това на Angoulême, биха били като средна стойност по-ниски от тези, прилагани от летище Angoulême ([84]).

Таблица 11

Летища, сравними с летище Angoulême

Сравнени характеристики на летищата	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Население на свързващия град	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Разстояние до града (километри)	14	12	45	46	11,5
Най-голям град в радиус от 150 km (брой жители)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Най-близко голямо летище (пътници през 2009 г.)	Bordeaux (3,3 милиона)	[…] (1,8 милиона)	[…] (7,7 милиона)	[…] (2,8 милиона)	[…] (19 милиона)

(133) Ryanair твърди също така, че от взетите от летище Angoulême решения след закриването на маршрута до London Stansted може да се установи, че летището е считало, че една изпълнявана от нискотарифна авиокомпания редовна търговска услуга, която да го свързва с Обединеното кралство, е била надеждно решение. В това отношение компанията се позовава на споразумението, сключено с дружество SNC-Lavalin, упълномощено да осъществи агресивен сценарий за развитие.

(134) В допълнение Ryanair поддържа становището, че определен брой трансферирани пътници, с какъвто тя се е била ангажирала, е в състояние да ограничи поетия от летището икономически риск. Следователно тази гаранция би оправдала по-ниско ниво на рентабилност от това, което би се изисквало от частен инвеститор, който не се ползва от тази клауза.

([83]) Тези прилики произтичат от характеристиките на летищата (разположени на 150 километра от големи градове и изправени пред конкуренцията на други летища) и от равнището на приходите на регионите около летищата.

([84]) В случая на летище Angoulême летищните такси ще бъдат, като средна стойност за проучвания период, с [] % по-висока за ротация и с […] % за пътник. Все пак Oxera подчертава, че през 2009 г. Ryanair не е дължала летищна такса.

(135) Ryanair отбелязва също, че така нареченият подход на съвкупното отчитане на приходите ([85]) позволява да се обясни, че едно летище се старае да постигне максимални приходи, като намалява размера на летищните такси. Поради това Ryanair оспорва оценката, според която отрицателна цена не може да бъде пазарна цена. Компанията счита, че отрицателно ниво на летищната такса може да бъде в синхрон с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика, ако очакваното ниво на приходите от невъздухоплавателни дейности е достатъчно високо. В конкретния случай Ryanair счита, че частен инвеститор би могъл с основание да предположи, че приходите от невъздухоплавателни дейности, които са били нулеви, ще претърпят развитие поради трафика, който тя ще успее да генерира ([86]).

(136) Компанията поддържа становището, че този подход се подкрепя от спецификата на местоположението на летище Angoulême. Тя счита, че инвеститор в условията на пазарна икономика трябва да разглежда разходите за инфраструктура и фиксираните разходи за дейността като невъзстановими разходи. Това важи в още по-голяма степен в случая на летище Angoulême, което е вероятно да е подложено на конкуренция от страна на висикоскоростен влак ([87]). Освен това Ryanair твърди, че ако е имало друг вариант за закриването на летището, пазарната стойност на нетните активи с оглед на разходите за закриване не би била значима. Следователно според нея тези невъзстановими разходи би следвало да не се вземат предвид.

(137) Нещо повече, предвид това, че под заплаха от санкции тя се е ангажирала да осигури минимално ниво на трафика, Ryanair счита, че всяко търговско предложение представлява подобрение на ситуацията за летище, което има същите характеристики като тези на Angoulême. Единственото условие би било неговите пределни приходи да бъдат по-високи от пределните му разходи, което би отличило положението на летище Angoulême от анализираното от Съда в решението по делото *Chronopost* ([88]). Следователно Ryanair твърди, че в този случай частният инвеститор в условията на пазарна икономика няма непременно да търси възвръщаемост на инвестицията, когато става дума за предварително съществуваща инфраструктура. Според Ryanair такъв инвеститор не би изисквал също така съдоговарящата се авиокомпания да участва в покриването на оперативните разходи, направени преди сключване на споразумението.

(138) И накрая Ryanair твърди, че взетите от летище Angoulême решения не са били предназначени конкретно за нея.

(139) Такъв е, на първо място, случаят с решенията, имащи за цел приспособяването на летище Angoulême. Така инвестициите са били направени по същество преди нейното пристигане. По същия начин компанията подчертава, че в много случаи договорите за наемане на членове на персонала са били сключени или продължени след нейното напускане. Следователно тези решения съответстват на по-широкия проект за позициониране на летище Angoulême на пазара на нискотарифните авиокомпании ([89]). Доказателство за това са взетите впоследствие решения от SMAC след оттеглянето на Ryanair, например изборът на сценария, изпълняван от дружеството SNC-Lavalin.

(140) И накрая, Ryanair подчертава, че член 3 от договора за летищно обслужване гласи, че предоставените ѝ условия за експлоатация могат да бъдат предложени на всяка друга компания. Тя твърди, че нивото на тези летищни такси е било впрочем публикувано от летище Angoulême.

г) Бележки относно плащанията към AMS

(141) Ryanair оспорва предварителната оценка на Комисията, според която плащанията към AMS представляват разходи за летището, с оглед на това, че при такъв подход се не взема предвид стойността на предоставените от AMS услуги на летището. Компанията освен това счита, че за целите на анализа на оператор в условията на пазарна икономика би било уместно да се прави разлика между покупката на маркетингови услуги на стойност по пазарна цена и договор в тази област между летище и авиокомпания.

(142) В подкрепа на своето твърдение Ryanair представя анализ, в който се сравняват използваните от AMS цени с предложените за сравними услуги от други сайтове за пътуване ([90]). Според този анализ се заключава, че използваните от AMS цени са или по-ниски от средните или в средния диапазон на цените, начислявани от референтните уебсайтове.

(143) Според Ryanair това показва, че цените на AMS отговарят на пазарните цени и че решението на едно обществено летище да закупи услугите на AMS е в съответствие с критерия за оператор в условията на пазарна икономика. Ryanair изтъква освен това факти, за които счита, че демонстрират наличието на услуги, предоставяни на летища в рамките на договори с AMS, за да посочи стойността на тези услуги за летищата.

([85]) Вж. съображение 124 от настоящото решение.

([86]) Ryanair посочва възможността въпросният инвеститор да вземе като пример случая с летище La Rochelle, който преценява като сходен.

([87]) Решението за изграждането на линията Angoulême — Bordeaux е взето през юли 2006 г., а това за построяването на линията Tours — Angoulême — през юни 2009 г.

([88]) Решение на Съда от 3 юли 2003 г. по дело Chronopost, C-83/01P P, C-93/01 P и C-94/01 P, Recueil, стр. I-069993. Ryanair все пак признава, че този подход трябва да бъде прецизиран, ако фиксираните разходи се повишат значително след определен праг на дейност. При тази хипотеза компанията счита, че би било по-подходящо да се вземе под внимание действителната нетна стойност за един по-дълъг период.

([89]) Ryanair счита, че тези инвестиции биха били направени и в нейно отсъствие, както са били направени инвестиции в инфраструктура въпреки много малкия брой пътници.

([90]) Oxera, *Are prices set by AMS in line with the market rate?* (Oxera, *Съответстват ли определените от AMS цени на пазарните нива?*), изготвен за Ryanair, 20 декември 2013 г.

(144) Според Ryanair, ако въпреки нейното възражение за такъв подход Комисията настоява да прилага към споразуменията на AMS и споразуменията за летищно обслужване на Ryanair един и същ критерий за оператор в условията на пазарна икономика, стойността на услугите, предоставени от AMS на летищата, не трябва да бъде подценявана.

(145) Освен това Ryanair се позовава на заключенията от различни доклади, които потвърждават, че тя разполага със силна паневропейска търговска марка, която е в състояние да генерира добавена стойност към нейните рекламни услуги.

(146) Ryanair е представила също и доклад, изготвен от икономическия ѝ съветник Oxera, който се отнася до принципите, които трябва да се прилагат към критерий за рентабилност на оператор в условията на пазарна икономика, който обхваща едновременно споразуменията за въздухоплавателните услуги, сключени между Ryanair и летищата, и маркетинговите споразумения между AMS и същите тези летища ([91]). Ryanair подчертава, че това по никакъв начин не поставя под въпрос нейната позиция, според която към споразуменията на AMS и споразуменията за въздухоплавателни услуги трябва да се прилагат различни критерии за целите на оценката на критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(147) В този доклад се посочва, че приходите, генерирани от AMS, би следвало да се включат в общите приходи с цел съвместен анализ на рентабилността, докато разходите на AMS би трябвало да се начислят към общите разходи. За тази цел в доклада се предлага методика, основана на парични потоци, при условие че тези разходи, засягащи AMS, ще бъдат разглеждани като допълнителни разходи за функционирането.

(148) В доклада се изтъква, че маркетинговите дейности допринасят за създаването и повишаването на стойността на марката, което би могло да генерира дейност и ползи не само по време на срока на договора за маркетинг, но също и след това. Точно такъв би бил случаят, когато поради наличие на споразумение с Ryanair летището започне да се използва и от други авиокомпании, които на свой ред ще привлекат търговски оператори и така ще се повишат приходите на летището, които не са свързани с въздухоплаване. Според Ryanair, ако Комисията направи съвместен анализ на рентабилността, тези ползи би следвало да се вземат предвид при разглеждането на свързаните с AMS разходи като допълнителни разходи за дейността, като тези допълнителни разходи се изчисляват след приспадане на плащанията към AMS.

(149) Ryanair освен това счита, че в допълнителните ползи, предвидени за срока на споразумението за въздухоплавателните услуги, може да се включи една крайна стойност, за да се отчете стойността, генерирана след изтичане на срока на споразумението. Крайната стойност би могла да се адаптира въз основа на предпазливо предположение относно вероятността от подновяване на споразумението с Ryanair или според което предположение биха могли да бъдат договорени подобни условия с други компании. Ryanair счита, че по този начин би било възможно да се прецени една долна граница за ползите, генерирани съвместно от споразумението, сключено с AMS, и от споразумението за въздухоплавателните услуги, като се взема под внимание несигурният характер на допълнителните ползи след изтичане на споразумението за въздухоплавателните услуги.

(150) В подкрепа на този подход в горепосочения доклад е представено обобщение на резултатите от проучването на ефекта от рекламата върху стойността на марката. В тези проучвания се признава, че рекламата може да повиши стойността на марката и да увеличи допълнително лоялността на клиентите. Според доклада рекламата на ryanair.com би повишила по-специално видимостта на марката в случая на летище. В доклада се допълва, че по-малките регионални летища, които желаят да увеличат трафика си, могат да повишат стойността на своята марка именно като сключат споразумения за реклама с AMS.

(151) В доклада се посочва, че основаният на паричните потоци подход е за предпочитане пред подхода чрез капитализация, при който разходите, свързани с AMS, ще се разглеждат като капиталови разходи за нематериален актив (а именно стойността на марката на летището). Разходите за маркетинг биха били записани като нематериален актив и след това амортизирани според срока на използване на този актив, като се предвижда остатъчна стойност след изтичане на предвидения срок на споразумението за летищно обслужване. При този метод няма да бъдат взети предвид обаче допълнителните ползи за летището от подписването на споразумението с Ryanair за въздухоплавателни услуги, а също така и ще бъде трудно да се прецени стойността на нематериалния актив поради разходите за марката и поради продължителността на срока на използване на актива.

6.3. **Мнение на AMS**

(152) Дружество AMS не е съгласно, че договорът за маркетингови услуги, който е сключило с летище Angoulême, може да представлява държавна помощ. Този договор в действителност не му е предоставил никакво избирателно предимство.

6.3.1. *Съвместна оценка на икономическото предимство, предоставено на Ryanair и AMS*

(153) AMS подчертава, че има реален предмет на дейност, който се състои в предоставяне на маркетингови услуги по интернет. То твърди, че по-голямата част от дейността му е насочена към получаване на приходи от рекламното пространство, налично на уебсайта на Ryanair.

([91]) Oxera, *How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?* (Oxera, *Как трябва да се разглеждат споразуменията на AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика?),* изготвен за Ryanair, 17 януари 2014 г.

(154) Освен това то отбелязва, че Ryanair е избрала да си сътрудничи с други посреднически структури, за да използва с търговска цел други рекламни пространства.

(155) От това следва, че няма основание да се счита, че трябва да се извърши съвместна оценка на евентуалното икономическо предимство в полза на Ryanair и на AMS.

6.3.2. *Съвместна оценка на договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги*

(156) AMS счита, че увеличаването на броя на пътниците, използващи услугите на Ryanair, не е единственото предимство, от което се ползва летище Angoulême вследствие на наличието на договор за маркетингови услуги. От една страна, то припомня, че сключеният от летището договор с AMS е отделен от този, сключен с Ryanair. От друга страна, то подчертава, че Ryanair популяризира услугите си чрез собствени средства. Следователно летище Angoulême не би допринесло за популяризиране на услугите на Ryanair, сключвайки договор за маркетингови услуги с AMS.

(157) Като пример AMS отбелязва, че коефициентът на запълване на полетите на Ryanair остава неизменно […] % средно, независимо от сключването на договор за маркетингови услуги с него. Освен това AMS припомня, че приходите, които получава Ryanair, са еднакви за всички пътници — независимо дали при пристигане или при заминаване от дадено летище.

(158) По принцип AMS потвърждава, че усилията в областта на рекламата могат да донесат ползи на самите доставчици на рекламно пространство ([92]). В конкретния случай тези външни фактори биха се изразили в нарастващата популярност на уебсайта на Ryanair, независимо от факта дали субектите, които са в основата на рекламната операция, са публични или частни. Като частен инвеститор, който не се въздържа от осъществяване на инвестиция с мотив, че трети страни ще извлекат полза от това, AMS счита, че летище Angoulême не би следвало да взема под внимание факта, че Ryanair също има полза от неговата инвестиция в реклама.

(159) AMS счита, че в това отношение Ryanair е била в ролята на пионер, като сега вече повечето авиокомпании използват за търговски цели наличното на уебсайта им пространство. Все пак то счита, че уебсайтът на Ryanair се е отличавал с тази особеност, че е притежавал изключителна стойност ([93]). Следователно той не може да се сравнява с тези на други авиокомпании.

6.3.3. *Критерий за разумния инвеститор в условията на пазарна икономика*

6.3.3.1. Относно наличието на предимство в полза на AMS

(160) AMS счита, че не се ползва от никакво икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Всъщност дружеството заявява, че неговите услуги са насочени както към частни, така и към публични субекти. Следователно би могло да извлече полза в същата степен и от частно дружество. То добавя, че не принуждава летищата да купуват неговите маркетингови услуги ([94]) и че рекламното пространство, което използва за търговски цели, е рядко срещан ресурс, който е обект на голямо търсене.

6.3.3.2. Относно връзката между услугите на AMS и нуждите на купувачите

(161) AMS счита, че осъществяването на рекламни дейности представлява необходимост за регионалните летища. Целта им е да увеличат популярността на услугите, които предлагат. Дружеството допълва, че дори и големите летищни центрове вече преценяват като желателно предприемането на рекламни кампании. Подобреният имидж, който ще бъде постигнат, би могъл да донесе ползи за въпросните летища ([95]). В това отношение AMS твърди, че разходите му представляват стратегическа инвестиция, сравнима с тези на такива предприятия като Coca-Cola, McDonald's или Nike.

(162) Тази инвестиция ще бъде все по-значима, тъй като за летищата е налице тенденция да генерират почти половината от приходите си от дейности, които не са свързани с въздухоплаването. В конкретния случай летище Angoulême би имало още по-голям интерес да генерира трафик, състоящ се от международни клиенти, доколкото там практически не е съществувал редовен трафик на пътници. Обратно, AMS счита, че Ryanair не е имала никакъв интерес да допринася за тези инвестиции в реклама, тъй като не извлича никакви допълнителни приходи от пристигащите или заминаващите пътници.

([92]) AMS взема за пример рекламна кампания, проведена във вестник, която би потвърдила подкрепящата му роля при предприемането на такива маркетингови операции, което впоследствие би му позволило да повиши тарифите си или да продава повече рекламно пространство, или пък примера с марка газирана вода, чиято рекламна кампания би увеличила продажбите на дистрибутора.

([93]) AMS основава преценката си на доклад, изготвен от дружество Zénobie Conseil през май 2011 г. То отбелязва освен това, че уебсайтът на Ryanair има 4,5 милиарда разгледани страници годишно, като 80 % от посетителите са били с директен достъп, коефициент на нарастване от 17 %, средна продължителност на посещението от 9 минути и 36 секунди на посетител и висок капацитет за целево насочване към потенциални клиенти.

([94]) Дружество AMS уточнява, че много летища избират да не рекламират на сайта на Ryanair.

([95]) Увеличаване на постъпващия трафик чрез авиокомпанията, на чийто сайт се осъществява рекламната дейност, или чрез всяка друга авиокомпания; увеличаване на приходите от невъздухоплавателни дейности чрез навлизането на търговски оператори.

(163) След това AMS твърди, че популяризирането на „марката“ на летищата, и особено що се отнася до регионалните летища, е станало широко разпространена практика. В това отношение дружеството се позовава на желанието за увеличаване на стойността на летището и на неговата популярност, за да бъде избрано като дестинация от пътуващите, на факта, че тези инвестиции са рационални от икономическа гледна точка както за публичните, така и за частните инвеститори, на факта, че тези инвестиции се осъществяват също и от транспортните центрове, на факта, че летищата са заинтересовани да увеличават пристигащите пътници, както и на факта, че това, което отличава регионалните летища от транспортните центрове е, че първите не се ползват от същата международна известност. Тази стратегия няма да зависи от избраната от пътуващите авиокомпания, тъй като летищата определят маркетинговите си инвестиции в зависимост от капацитета на рекламните пространства да насочват рекламата целево към техните потенциални клиенти.

6.3.3.3. Относно цената на предоставяните от AMS услуги

(164) AMS твърди, че прилаганите от него тарифи по отношение на летище Angoulême отговарят на пазарни цени. Като прави сравнение с договорите, сключени с летище […] и […], то поддържа становището, че не прилага никаква дискриминация между клиенти, които са летища, и такива, които не са. Дружеството освен това счита, че остойностяването на наличното на уебсайта на Ryanair пространство ([96]) също може да установи, че цената за предоставяната на летище Angoulême услуга съответства на пазарна цена.

(165) AMS припомня, че в решението си относно летище „Братислава“, посочено в съображение 111 от настоящото решение, Комисията е приела, че не би могло да се изключи, че определена стойност може да се припише дори само на присъствието на името на летището на уебсайта на Ryanair, след като летището е посочено като дестинация.

(166) Между другото AMS отбелязва, че тарифната таблица е обективна и е на разположение на неговия уебсайт ([97]). Прилаганите цени по договора, сключен с летище Angoulême, се вписват в тази рамка. Те биха се определяли според вида на въпросната страница ([98]), в зависимост от избраното място за поставяне ([99]), броя на ежедневните посетители и броя на маршрутите към и от летището.

(167) И накрая, AMS твърди, че услугите, които предоставя, са по-ефективни, тъй като са по-добре насочени от тези, които се предоставят чрез други традиционни средства за реклама, като например вестник. Това важи в още по-голяма степен, тъй като предлаганите от него реклами на уебсайта на Ryanair са „фиксирани“, докато други уебсайтове правят ротация, и тъй като цените, предвидени в договора за маркетингови услуги, сключен с летище Angoulême, са били определени на тарифна база от 2007 г., докато трафикът на британския уебсайт на Ryanair е нараснал с 55 % в периода 2008 — 2012 г.

6.4. **Мнение на Transport & Environment**

(168) Мнението на тази неправителствена организация в рамките на настоящата процедура се ограничи до поставяне под съмнение на основателността на новите насоки за въздухоплаването, както и на решенията, приети от Комисията в авиационния сектор поради тяхното въздействие върху околната среда.

7. **МНЕНИЕ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(169) Френските органи са посочили, че нямат допълнително мнение, което да представят във връзка с мненията на заинтересованите страни.

8. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ ЗА ПОМОЩ ЗА ПОСЛЕДОВАТЕЛНИТЕ УПРАВЛЯВАЩИ ОРГАНИ НА ЛЕТИЩЕТО**

8.1. **Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 на ДФЕС**

(170) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

([96]) Дружество AMS се позовава на доклад, изготвен от Mindshare Ireland през юни 2004 г.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Начална страница или страница, на която са посочени дестинациите.
([99]) Интернет връзка, банер, текстове под формата на параграфи, размер на рекламата.

(171) Определянето на една национална мярка като държавна помощ предполага, че трябва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: 1) получателят или получателите са предприятия съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, 2) разглежданата мярка се предоставя чрез държавни ресурси или от държавата, 3) мярката предоставя избирателно предимство на своя получател или получатели и 4) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите членки.

8.1.1. *Понятие за предприятие и икономическа дейност*

(172) За да се определи дали горепосочените субсидии представляват държавна помощ, е необходимо да се определи дали получателите са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(173) Във връзка с това Комисията припомня, че съдебната практика установява, че понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина, по който се финансира ([100]). Освен това понятието стопанска дейност се определя като всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки или услуги на даден пазар ([101]).

(174) В решението си по дело летище „Лайпциг/Хале“ Съдът на ЕС потвърди, че експлоатацията на летище с търговска цел и построяването на летищна инфраструктура представляват стопанска дейност ([102]). От момента, в който даден летищен оператор започне да извършва стопанска дейност, независимо от неговия правен статут или начина му на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и поради това се прилагат правилата на Договора относно държавната помощ ([103]).

(175) В конкретния случай Комисията посочва, че инфраструктурата, инвестициите за която са били финансирани чрез публични средства, покриващи по-специално удължаването на пистата и работите по летището, е била предмет на търговска експлоатация от последователните оператори на летището. Така тези оператори са осчетоводили използването на тази инфраструктура.

(176) Финансирането на тази летищна инфраструктура, както и потенциалната помощ за функционирането, следователно са предназначени да спомогнат за финансирането на стопанската дейност по търговска експлоатация на летището, извършвана от последователните оператори. От това следва, че субектите, експлоатиращи тази инфраструктура, представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.1.1.1. Субекти, упражняващи стопанска дейност по експлоатация на летището

(177) На първо място, Комисията припомня, че дружество CCI-aéroport е осигурявало само управлението и следователно търговската експлоатация на летище Angoulême от 2002 до 2006 г.

(178) Що се отнася до периода след 2006 г., Комисията припомня, че може да се счита, че два различни правни субекта могат да упражняват заедно стопанска дейност за целите на прилагането на правилата за държавна помощ, когато те ефективно предлагат съвместно стоки или услуги на даден пазар. От друга страна, субект, който сам по себе си не предоставя стоки или услуги на даден пазар, не е предприятие само поради това, че притежава дялове, дори да е с мажоритарно дялово участие, когато то му дава право само да упражнява правата, свързани със статута на акционер или на съдружник ([104]). По отношение на периода 2007 — 2011 г. Комисията счита, че SMAC и CCI-aéroport са осъществявали заедно търговска експлоатация на летище Angoulême. Всъщност търговските приходи от дейността по предоставяне на летищно обслужване са били определяни и получавани от CCI-aéroport, което е осигурявало също и оперативното управление на платформата. В същото време SMAC е имал компетенция за ангажиране на летището в търговско отношение спрямо трети страни. SMAC е бил компетентен също така и по оперативните и финансовите въпроси, свързани с инвестиции с търговско предназначение в зоната на летището. SMAC е участвал пряко в

([100]) Решения на Съда от 18 юни 1998 г. по дело Комисия/Италия, C-35/96, Recueil, стр. I-3851, точка 36; от 23 април 1991 г. по дело Höfner et Elser, C-41/90, Recueil, стр. I-1979, точка 21, от 16 ноември 1995 г. по дело Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Recueil, стр. I-4013, точка 14 и от 11 декември 1997 г. по дело Job Centre, C-55/96, Recueil, стр. I-7119, точка 21.

([101]) Решение на Съда от 16 юни 1987 г. по дело Комисия/Италия, 118/85, Recueil, стр. 2599, точка 7; Решение на Съда от 18 юни 1998 г. по дело Комисия/Италия, C-35/96, Recueil, стр. I-3851, точка 36 и решение от 12 септември 2000 г. по дело Pavlov e.a., C-180/98 до C-184/98, Recueil, стр. I-06451, точка 75.

([102]) Решения от 24 март 2011 г. по дело Flughafen Leipzig-Halle GmbH и Mitteldeutsche Flughafen AG/Комисия, T-455/08 и Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt/Комисия, T-443/08 (дело за летище Лайпциг/Хале), Сборник, стр. II-01311, потвърдени от Съда в решението му от 19 декември 2012 г. по дело Mitteldeutsche Flughafen и Flughafen Leipzig-Halle/Комисия, C-288/11P, все още непубликувани в сборника, точка 42 и 43; вж. също Решение на Съда от 12 декември 2000 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, T-128/98 Recueil, II-3929, потвърдено от Съда в решението му от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, C-82/01P, Recueil, стр. I-9297 и Решение на Съда от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисия, T-196/04, Recueil, II-3643, точка 88.

([103]) Вж. Решение на Съда от 17 февруари 1993 г. по дело Poucet/AGV и Pistre/Cancave, C-159/91 и C-160/91, Recueil, стр. 637.

([104]) Решение на Съда от 10 януари 2006 г. по дело Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Recueil, стр. I-289, точки 107 — 118 и 125.

предоставянето на летищно обслужване, като по-специално е допринасял за търговското управление на летището през този период, например като е сключил споразуменията от 2008 г.

(179) По същия начин Комисията установява, че прехвърлянето на управлението на летище Angoulême на SNC-Lavalin, считано от 1 януари 2012 г., не е придружено с оттеглянето на SMAC. Действително в съответствие с договорната рамка на обществената поръчка от 6 юли 2011 г. по време на разглеждания период някои задължения са продължили да бъдат отговорност на SMAC.

(180) На първо място, единствено SMAC отговаря за решенията, свързани с инвестициите. Той финансира свързаните с това разходи ([105]), макар те да са неотделими от дейността по експлоатация на летището ([106]). На второ място, SMAC подкрепя една значителна част от риска на експлоатацията, доколкото той гарантира — до достигане на годишен таван — баланса на сметките на летището ([107]). И накрая, SMAC е изразил намерението си да финансира пряко помощта за авиокомпаниите, предназначена за изпълнение на търговската политика на летището, ориентирана към възстановяване на въздушните маршрути между летище Angoulême и британските острови.

(181) Следователно Комисията счита, че за периода, започнал от 1 януари 2012 г., SMAC запазва качеството си на съвместен оператор на летището.

(182) Вследствие на това Комисията счита, че стопанската дейност по търговската експлоатация на летище Angoulême е била осъществявана последователно от следните три групи субекти:

— от CCI-aéroport в периода 2002 — 2006 г.,

— съвместно от SMAC и CCI-aéroport в периода 2007 — 2011 г., и

— съвместно от SMAC и SNC-Lavalin от 1 януари 2012 г.

8.1.1.2. Упражняване на публична власт

(183) Комисията припомня, че не всички дейности на управляващ орган на летище непременно имат стопански характер. Обикновено нямат стопански характер дейностите, свързани с упражняването на правомощията на публичната власт.

a) Национална система за финансиране на държавните функции на френските летища

(184) В периода 2002 — 2012 г. различни функции, упражнявани от последователните управляващи органи на летище Angoulême, свързани със сигурността на въздушния трафик, с безопасността или със защитата на околната среда, са били поети като финансиране от публичните органи. Това финансиране попада в обхвата на настоящата официална процедура по разследване.

(185) По отношение на него Франция се позовава на общата система за финансиране на държавни функции на френските летища, установена с националното законодателство и представена по-долу.

(186) Тази система са основава на удържане на данък, на летищната такса, както и на допълващ механизъм. По-долу са описани хронологията и условията на тези механизми, както и обхватът на функциите, които те финансират.

(187) През 1998 г. Държавният съвет е решил в своя указ за SCARA ([108]), че функциите, свързани с безопасност и сигурност в рамките на летищата, са държавни функции, отговорност на държавата, и че поради тази причина те не могат да бъдат за сметка на ползвателите на летищата чрез налагане на такси. След това постановление Закон № 98-1171 от 18 декември 1998 г. относно организацията на някои услуги от въздушния транспорт и член 136 от Закон № 98-1266 от 30 декември 1998 г. (Закон за държавния бюджет за 1999 г.) ([109]) въвеждат летищна такса, считано от 1 юли 1999 г. Става дума за специална такса, тоест приходите от нея могат да се използват единствено за финансиране на определени разходи — в случая разходите за функциите, които Франция счита за държавни в рамките на летищата. С посочените разпоредби е въведен също така допълващ механизъм за финансиране на тези функции. По-нататък са представени последователно видовете функции, финансирани от летищната такса, и допълващият механизъм за финансиране, условията за събиране на летищната такса и условията на допълващия механизъм.

([105]) Член 11 от спецификациите и техническите клаузи.
([106]) Решение за летище „Лайпциг/Хале“, посочено в бележка под линия 109, точка 107.
([107]) Член 15 от спецификациите и техническите клаузи.
([108]) Постановление на Държавния съвет от 20 май 1998 г.: Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (Синдикат на автономните авиокомпании — SCARA).
([109]) Вече кодифицирана в член 1609ц от Общия данъчен кодекс.

(188) Френското законодателство, което е прецизирано чрез нормативната уредба, определя съвсем точно допустимите за финансиране от летищната такса функции. Става дума за аварийно-спасителното и противопожарно обслужване на въздухоплавателните средства, за предотвратяване на опасността от сблъсък с животни ([110]), за проверка за безопасността на регистрирания багаж, за проверка за безопасността на пътниците и на ръчния багаж, за контрол на общия достъп до ограничените зони ([111]), за мерки за екологични проверки ([112]), както и за автоматичен контрол по границите чрез биометрична идентификация. Посочването на автоматичния контрол по границите чрез биометрична идентификация е въведено в законодателството през 2008 г. Що се касае до останалите, обхватът на допустимите за финансиране от летищната такса функции е останал непроменен от въвеждането на този механизъм и съответства на функциите, посочени в постановлението за SCARA. Различни национални и европейски регулаторни текстове допълнително уточняват задълженията на операторите на летища, свързани с изпълнението на тези функции. Например по отношение на аварийно-спасителното и противопожарно обслужване на въздухоплавателните средства в тези текстове съвсем точно се определят човешките и материалните ресурси, които да бъдат използвани в зависимост от характеристиките на летището.

(189) За дадено летище летищната такса се дължи от всяка авиокомпания, която използва летището. Тя се определя според броя на пътниците и теглото на товарите и пратките, превозени от компанията. Тарифата на летищната такса за пътник или за тон товар или пратки се определя ежегодно за всяко отделно летище в зависимост от предвидените разходи, направени за изпълнение на финансираните от този механизъм функции.

(190) Всяка година операторите на летища изготвят годишна декларация за разходите и за трафика. В тази декларация се представят установените нива на трафика и разходите за функциите, свързани с безопасност и сигурност ([113]), за предходната година, както и сумите, получени като летищна такса и по допълващия механизъм за финансиране на тези функции. В нея се съдържат също така прогнози за трафика и за разходите за и приходите от функциите, свързани с безопасност и сигурност, за текущата и за следващите две години. Тези декларации подлежат на проверки от административните органи, които могат по-специално да осъществяват контрол на място. След това на тази основа с междуведомствено постановление се определя тарифата на таксата.

(191) Тъй като изчисляването на тарифата на таксата се извършва въз основа на предварителни данни за разходите и за трафика, е създаден механизъм за последващо регулиране, за да се гарантира, че приходите от летищната такса, увеличени, ако е необходимо, с финансирането, отпуснато по описания по-долу допълващ механизъм, не превишават реално направените във връзка със съответните функции разходи. Въпросните разходи включват разходите за дейността и за персонала, направени при изпълнението на тези функции, амортизационните отчисления, съответстващи на направените във връзка с тези функции инвестиции, както и частта от общите разходи, свързана с тези функции ([114]). Операторите трябва да водят многогодишна отчетност за приходите, получени от летищната такса и допълващия механизъм, както и за разходите, направени за съответните функции. Щом бъде установено положително салдо, то се отчита в кумулативния финансов отчет за предходните години, което може да доведе до положително или отрицателно салдо. Това салдо се взема предвид при определяне на тарифата на таксата за следващата година. Освен това всяко положително салдо се влияе от финансовите разходи за сметка на оператора.

(192) От създаването си механизмът за финансиране от летищната такса е трябвало да бъде допълван от допълващи механизъм. В действителност разходите за безопасност и сигурност не са пропорционални на въздушния трафик, за разлика от приходите от летищната такса. В този контекст е станало ясно, че на летищата със слаб трафик ще трябва да се определи тарифа на летищната такса с висок размер, за да се балансират разходите за безопасност и сигурност, която е преценена като трудна за поемане от ползвателите. Следователно за тези летища е било предвидено да могат да определят летищната такса с по-нисък размер от необходимия за покриване на разходите и да се ползват от механизъм за допълващо финансиране, за да финансират според необходимостта допустимите за финансиране от летищната такса функции.

(193) За тази цел последователно е имало различни допълващи механизми. На първо време френските органи са използвали доверителен фонд — фондът за интервенция за летищата и въздушния транспорт (FIATA), създаден едновременно с летищната такса и също като нея с вече посочения Закон № 98-1266 от 30 декември 1998 г. Този фонд, захранван от квота от таксата за гражданската авиация, е заменил фонда за балансиране на въздушния транспорт (FPTA), запазен първоначално за финансиране на въздушните връзки, които допринасят за регионалното развитие и устройството на територията. Финансирането от FIATA е покривало същите функции като тези, финансирани от FPTA, и е било разширено до функциите, покривани от летищната такса, за да допълва последната за малките летища. По-конкретно функциите по FIATA са били разпределени по същество в два отделни „раздела“: раздел „летища“ за допълнително покриване на функциите, свързани с безопасност и сигурност на малките летища, и раздел „въздушен транспорт“ за

([110]) Опасността от сблъсък с животни включва по-специално опасността от птици, която се проявява в сблъсъци между въздухоплавателни средства и птици, които биха могли да застрашат сигурността на лицата и стоките на борда на въздухоплавателните средства.

([111]) Изпълнението на тази функция може да включва например разполагането и поддържането на прегради, отделящи обществената зона от ограничената, или монтирането на видеосистема за наблюдение около ограничената зона.

([112]) Тази функция включва по-специално мерки за шума, ако е свързан с траекториите на въздухоплавателните средства, както и проверки на качеството на въздуха и на водата около летищата.

([113]) Приемат се като допустими за финансиране от летищната такса функциите, както са описани по-горе.

([114]) Общите разходи по принцип са свързани с поддържащи функции като управлението на човешките ресурси, финансовите въпроси, финансовия контрол на инвестициите, покупките, неспециализираната информационна система, правното управление, общите услуги, общото управление, счетоводните функции и контрола на управлението.

субсидиите за въздушните маршрути, които допринасят за регионалното развитие и устройството на територията. Решенията за изплащане на субсидиите от FIATA за финансиране на функциите, свързани с безопасност и сигурност са се взимали след становище на управителен комитет за раздел „летища“ на FIATA.

(194) През 2005 г. FIATA е отпаднал и в продължение на две години съответното финансиране е било поето директно от държавния бюджет според същите принципи на функциониране, които включват по-специално становището на управителен комитет. Считано от 2008 г., държавата е заменила този механизъм с увеличаване на летищната такса, в резултат на което таксата е определяна в размер, по-висок от необходимия за покриване на разходите за функциите, свързани с безопасност и сигурност, за някои летища. Така генерираният излишък се преразпределя към най-малките летища, за да се допълнят приходите от събираната там летищна такса.

(195) Както беше посочено по-рано, в годишните декларации на летищните оператори, които са обект на проверка от страна на административните органи, се посочват предварителните и установените разходи, както и предварителните и установените приходи, получени както от летищната такса, така и по допълващия механизъм. По същия начин и годишните счетоводни отчети, водени от операторите, въз основа на които се изчислява салдото на реалните разходи и приходи, което салдо, ако е положително, води до коригиране на таксата към намаляване и засяга финансовите разходи за сметка на операторите, включват едновременно приходите от летищната такса и финансирането, получено в рамките на допълващия механизъм. Механизмът на деклариране, на контрол и на последващо регулиране, предназначен да предотврати изплащането на публични средства над реално направените разходи, се прилага следователно както за летищната такса, така и за допълващия механизъм.

б) Оценяване на общата система за финансиране на държавните функции, възложени на френските летища

(196) Както Комисията припомня в новите насоки, Съдът е посочил, че дейностите, които по принцип произтичат от отговорността на държавата при изпълнение на нейните официални правомощия на публична власт, не са от стопански характер и по принцип не попадат в обхвата на правилата за държавната помощ ([115]). Според новите насоки ([116]) такива дейности, като например ръководство на въздушното движение, полиция, митници, противопожарно обслужване, мерки за осигуряване на сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, както и инвестициите в инфраструктура и необходимото за тези дейности оборудване, се разглеждат по правило като такива, които не са от стопански характер.

(197) Освен това в новите насоки се уточнява, че за да не представлява държавна помощ, публичното финансиране на дейности от нестопански характер трябва да остане строго ограничено до компенсиране на разходите, направени за тях, и не трябва да води до неоправдана дискриминация между летищата. Във връзка с второто условие в насоките се уточнява, че 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 ([117]).

(198) Дейностите, финансирани от общата система за финансиране на държавните функции на френските летища, описана в раздел 8.1.1.2, се отнасят до осигуряване на сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса ([118]), полицейски функции ([119]), аварийно-спасително и противопожарно обслужване на въздухоплавателните съдове ([120]) и безопасност на въздушния трафик ([121]), както и до защитата на средата за хората и на околната среда ([122]). Тези дейности с основание може да се разглеждат като отговорност на държавата при изпълнение на нейните правомощия на публична власт. Следователно Комисията счита, че Франция основателно е приела, че тези функции са от „държавен“ характер, или с други думи нестопански, по отношение на правото в областта на държавната помощ.

(199) От това следва, че Франция може също така да предвиди публично финансиране, предназначено да компенсира разходите, направени от управляващите органи на летищата за изпълнението на тези функции, доколкото това изпълнение е възложено от националното законодателство на всички летища без разграничение и при условие че това финансиране не поражда нито свръхкомпенсация, нито дискриминация на летищата.

([115]) Решение на Съда от 16 юни 1987 г. по дело Комисия/Италия, C-118/85, Recueil, стр. 02599, точки 7 и 8 и Решение на Съда от 4 май 1988 г. по дело Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil,стр. I-2479, точка 18.

([116]) Точка 35.

([117]) Точки 36 и 37.

([118]) Проверката за безопасността на регистрирания багаж, проверката за безопасността на пътниците и ръчния багаж и контролът на общия достъп до ограничените зони са включени в тази категория.

([119]) Автоматизираният контрол по границите чрез биометрична идентификация е включен в тази категория.

([120]) Както беше посочено по-горе, тези три категории са изрично посочени в новите насоки като примери за нестопански дейности.

([121]) Предотвратяването на опасността от сблъсък с животни е включено в тази категория.

([122]) Към тази категория се отнасят мерките за екологичен контрол.

(200) Съответно, от една страна, следва да се констатира, че описаната по-горе система се прилага за всички френски граждански летища както по отношение на обхвата на функциите, които водят до компенсация, така и по отношение на механизмите за финансиране. По този начин е изпълнено условието за липса на дискриминация. Всъщност, макар френското законодателство да възлага на управляващите органи на летищата изпълнението на държавни функции, то не възлага финансирането на тези функции на тях, а на държавата. Така компенсирането на свързаните с тези функции разходи с публични средства не води до облекчаване на разходи, които управляващите органи на летищата обичайно понасят в съответствие с френската правна уредба.

(201) От друга страна, от описанието в раздел 8.1.1.2 следва, че предвидената от френското законодателство система се основава на стриктен механизъм за контрол на разходите, както предварителен, така и последващ, което гарантира, че управляващите органи на летища ще получават чрез летищната такса и допълващия механизъм единствено стриктно необходимите за покриване на тези разходи суми.

(202) От това следва, че финансирането, получено от управляващите органи на френските летища, сред които са и тези на летище Angoulême, чрез прилагането на тази система, следователно не представлява държавна помощ.

8.1.2. *Държавни ресурси и приписване на държавата*

8.1.2.1. Наличие на държавни ресурси

(203) В изпълнение на правната рамка, установена със споразумението от 2002 г. и след това с договора за подизпълнение от 2009 г., няколко органа на местната власт и други публични органи са предоставили субсидии на последователните оператори на летището. Тези субекти са CG16, COMAGA, CCBC, SMAC и CCI d'Angoulême.

(204) За да се определи дали средствата на CCI d'Angoulême представляват държавни ресурси, Комисията отбелязва, че дадена държавна административна структура с юридическа правосубектност е автономен административен субект, който подлежи на строг контрол от френската централна държавна администрация ([123]). Освен това общият бюджет на търговско-промишлената камара се попълва от данъчни приходи, събирани от вписаните в търговския регистър предприятия. Следователно Комисията счита, че средствата на CCI d'Angoulême са държавни ресурси.

(205) Освен това средствата на органите на местната власт са държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([124]). Впрочем членовете учредители на SMAC, които по договор са поели задължение да попълват сметките на SMAC със собствени средства, са търговско-промишлени камари, орган на местната власт ([125]) или публични субекти, като самите те са съставени от териториални органи. Следователно Комисията счита, че средствата на SMAC са държавни ресурси.

8.1.2.2. Приписване на мерките на държавата

(206) Комисията счита, че решенията на субектите, уредени от публичното право, които одобряват предоставянето на разглежданите субсидии, са отговорност на държавата ([126]).

(207) Освен това Комисията отбелязва, че SMAC е публичноправен субект, който не разполага с нито един служител и поради това представлява едно административно цяло с органите на местната власт, които обединява пряко или непряко. Освен това и бюджетните му решения, които са обвързващи за неговите членове, се взимат от синдикален комитет, съставен от представители на тези членове. Въз основа на тези факти Комисията счита, че решенията на SMAC относно дейността на летището могат да бъдат приписани на държавата.

([123]) Във Франция търговско-промишлените камари са държавни административни структури с юридическа правосубектност. Търговско-промишлената камара по принцип представлява общите интереси на своите членове в търговията, промишлеността и услугите. Функциите и правомощията на търговско-промишлените камари се определят от закона и те са подчинени на административния и финансов надзор на държавата посредством министъра на финансите, министъра на оборудването и министъра на планирането и устройството на територията, всеки от които действа в своята област на компетентност. „Надзорът на регионалните търговско-промишлени камари и на териториалните търговско-промишлени камари се осигурява от префекта на региона със съдействието на регионалния отговорник за публичните финанси“ (член R 712-2 от Търговския закон). Надзорният орган има право на информация. Следователно той трябва да получи определени категории актове. Актовете не могат да бъдат изпълнявани, ако не са били изпратени до надзорния орган. Търговско-промишлените камари се управляват от събрание, което е избрано измежду представителите на предприятията, които са техни членове.

([124]) Решение на Съда от 12 май 2011 г. по дело Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 и T-279/08, Сборник, стр. II-01999, точка 108.

([125]) Става въпрос за CG16.

([126]) Вж. по-специално Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело Франция/Комисия, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точки 52 — 56.

(208) По отношение на мерките, взети от CCI d'Angoulême, Комисията посочва още в началото, че търговско-промишлените камари са държавни административни структури с юридическа правосубектност и следователно са обхванати от публичното право. Комисията подчертава също така, че френското право квалифицира търговско-промишлените камари като „междинни държавни органи“ и им възлага като функция да спомагат за икономическото развитие, за привлекателността и за устройството на териториите, както и за оказването на подкрепа на предприятията и техните сдружения ([127]). Така задачата по експлоатация на летища, възложена на търговско-промишлените камари, произтича от тяхната роля за подкрепа на местното и регионалното развитие, въпреки, че самата дейност по експлоатацията на летище има стопански характер ([128]).

(209) Комисията подчертава също, че членове R712-2 и следващите от Търговския закон поставят търговско-промишлените камари под надзор, упражняван от представителите на държавата. За тази цел надзорният орган има достъп до всички заседания на общите събрания на търговско-промишлените камари и може да добавя точки към дневния ред на тези органи. Най-главното, решенията във връзка с първичния, коригиращия и бюджета за изпълнение не подлежат на изпълнение, ако не са били одобрени, дори и мълчаливо, от надзорния орган. Впрочем в случая тези бюджети са предвиждали финансови трансфери в полза на операторите на летището, включително CCI-aéroport ([129]), както е посочено в съображения 28 и 29 от настоящото решение ([130]).

(210) С оглед на това Комисията счита, че CCI d'Angoulême, включително и CCI-aéroport, е част от публичната администрация ([131]) и че приетите от нея мерки в полза на операторите на летище Angoulême задължително се приписват на държавата.

8.1.3. *Избирателно предимство за операторите на летището*

(211) За да се прецени дали една държавна мярка представлява помощ за предприятие, трябва да се определи дали въпросното предприятие получава икономическо предимство, чрез което спестява разходи, които иначе би покривало от собствените си финансови ресурси, или дали се ползва от предимство, което не би имало при обичайни пазарни условия ([132]).

(212) В конкретния случай френските органи считат, че летище Angoulême в неговата цялост може да бъде квалифицирано като УОИИ. Тази квалификация е свързана с ролята на летището във връзка с устройството на територията и регионалното икономическо и социално развитие. От това следва, че финансирането, което му е предоставено, не трябва да се разглежда като държавна помощ по смисъла на съдебната практика по делото *Altmark*, тъй като то не му е осигурило реално предимство.

(213) Доколкото френските органи твърдят, че финансовите вноски, предоставени на управляващите органи на летище Angoulême, не водят до избирателно предимство, като се прилага вече посочената съдебна практика по делото *Altmark*, Комисията трябва да разследва дали в конкретния случай определените в това решение условия са изпълнени. В този смисъл трябва да се припомни, че в решението Съдът основателно е преценил, че компенсациите, отпуснати за изпълнението на задължения за обществена услуга, не представляват помощи по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, когато са кумулативно изпълнени следните четири условия:

— предприятието получател трябва действително да е натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (първо условие),

— параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин (второ условие),

---

([127]) Член L 710-1 от Търговския закон гласи, че: „*Структурите или регионалните камари от мрежата на търговско-промишлените камари имат в качеството си на междинни държавни органи функция да представляват интересите на промишлеността, търговията и сектора на услугите пред публичните власти или чуждестранните органи. (…) Мрежата и всяка структура или регионална камара в нейните рамки допринася за икономическото развитие, за привлекателността и за устройството на територията, както и за подкрепата на предприятията и на техните сдружения, като изпълнява при определени с декрет условия всяка задача за обществена услуга и всяка задача от общ интерес, необходими за изпълнението на тези задачи*“.

([128]) Посоченият вече член L 710-1: „*За тази цел всяка структура или регионална камара от мрежата може да осигури, при съответното спазване, ако е необходимо, приложими за тях секторни схеми: (…) 5º Задължение за създаване и управление на оборудване, по-специално пристанищно или летищно*“.

([129]) Комисията подчертава, че за целите на прилагането на правилата за държавна помощ не може да се прави разлика между CCI d'Angoulême и специалната служба, наречена CCI-aéroport, предназначена да управлява летището, предвид това, че службата, управляваща летище Angoulême, не е различно юридическо лице от CCI d'Angoulême и че тя е само структура на вътрешните служби на CCI d'Angoulême, лишена от друга автономност за вземане на решения освен тази по отношение на ежедневното управление на летището. Освен това нито Франция, нито трети страни са поддържали становище, че мерките, които са предмет на официалната процедура по разследване, е трябвало да бъдат приписани единствено на тази служба.

([130]) Вж. по-специално Решение на Съда от 2 февруари 1988 г. по дело Van der Kooy/Комисия, C-67/85, C-68/85 и C-70/85, Recueil, стр. 219, точка 37.

([131]) Вж. Решение на Комисията относно държавна помощ № 563/05, Франция — Помощ за Ryanair (маршрут Toulon—Лондон) (ОВ C 204, 26.8.2006 г., стр. 4).

([132]) Вж. по специално Решение на Съда от 14 февруари 1990 г. по дело Франция/Комисия, C-301/87, Recueil, 1990 г., стр. I-307, точка 41.

— компенсацията не трябва да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени от изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения (трето условия),

— когато изборът на предприятието, на което е възложено изпълнението на задължения за обществена услуга, не е направен в рамките на процедура за обществена доставка, размерът на необходимата компенсация да е определен въз основа на анализ на разходите на средно предприятие, добре управлявано и с необходимото оборудване, за да отговори на съответните изисквания за обществена услуга, които то би понесло за изпълнението на тези задължения, като се имат предвид свързаните с това приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения (четвърто условие).

(214) В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на УОИИ ([133]) (наричано по-нататък Съобщението за УОИИ) Комисията предостави насоки относно изискванията, свързани с компенсацията за услуга от общ икономически интерес. Това съобщение засяга различните условия, определени от решението по делото *Altmark*, а именно понятието за услуга от общ икономически интерес за целите на член 106 от ДФЕС, необходимостта от акт на възлагане, задължението за определяне на параметрите на компенсацията и принципите относно избягването на свръхкомпенсация и принципите относно избора на доставчик.

(215) Тъй като условията, определени по делото *Altmark*, са кумулативни, неспазването дори на едно от тях има за последствие квалифицирането на разследваните мерки като държавна помощ по смисъла на правото на Съюза. Като изхожда от това и като взема под внимание разследваните мерки, Комисията счита за уместно и достатъчно да направи за всички разглеждани периоди преглед на първото и четвъртото условие от решението по делото *Altmark*.

8.1.3.1. Определение за услуга от общ икономически интерес (първо условие)

а) Рамка на анализа

(216) Първото условие от делото *Altmark* се отнася до определението на задачата на УОИИ. Това изискване съвпада с изискването на член 106, параграф 2 от ДФЕС ([134]), от което следва, че предприятията, които приемат управлението на УОИИ са предприятия, натоварени със „специфична задача“ ([135]). Общо казано, възлагането на „специфична задача за обществена услуга“ е свързано с извършването на услуги, които едно предприятие не би поело или не би поело в същата степен или при същите условия, ако изхождаше от своя търговски интерес ([136]). Държавите членки и Европейският съюз могат да обвържат тези услуги с изпълнението на специални задължения, като прилагат критерий за общ интерес.

(217) Въпреки това Комисията счита, че не следва да обвързва задълженията, свързани с извършване на обществена услуга, с дейност, извършвана от предприятия по правилата на пазара, която вече се предоставя или може да бъде предоставена задоволително и при условия като цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата. Що се отнася до въпроса дали дадена услуга може да бъде предоставяна от пазара, уместно е да се припомни, че компетентността на Комисията, що се отнася до определянето на УОИИ, се ограничава до проверка дали държавата членка е допуснала явна грешка при преценката, квалифицирайки дадена услуга като УОИИ ([137]).

(218) Освен това, когато съществуват специфични правила на Съюза, преценката на държавите членки е обвързана и от тези правила, без да се засяга задължението на Комисията да проведе оценка на това дали УОИИ е била правилно определена за целите на контрола на държавната помощ ([138]).

(219) Като правило Комисията не изключва предварително, че управлението на летище в неговата цялост може да се квалифицира като УОИИ. В това отношение в новите насоки се посочва, че такава квалификация е възможна в надлежно обосновани случаи ([139]), например когато при липсата на летище даден регион ще бъде изолиран от останалата част на Съюза до степен, която би засегнала неблагоприятно неговото социално и икономическо развитие. Една такава преценка за съществуването на реално изискване за обществена услуга трябва да взема предвид наличието на други видове транспорт, например високоскоростни железопътни услуги или фериботни морски линии. В подобен

([133]) Съобщение на Комисията от 20.12.2011 г. 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).
([134]) Вж. Решение на Съда от 12 февруари 2008 г. по дело BUPA/Комисия, T-289/03, Recueil, стр. II-81, точки 171 и 224.
([135]) Вж. по-специално Решението на Съда от 21 март 1974 г. по дело BRT/SABAM, 127/73, Recueil, стр. 313.
([136]) Вж. посоченото Съобщение за УОИИ от 2011 г., точки 46 и 47.
([137]) Вж. посоченото Съобщение за УОИИ, точка 47.
([138]) Вж. посоченото Съобщение за УОИИ, точка 46.
([139]) Вж. точки 69 и 73 от новите насоки.

случай публичните власти могат да наложат задължение за извършване на обществена услуга на летище, така че то да остане отворено за търговския трафик.

(220) Във връзка с това Комисията припомня, че за да обоснове квалификацията като УОИИ, целта от общ интерес, поставена от публичните власти, следва да надхвърля целта за икономическото развитие на дейности или на конкретни региони, предвидена в член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. В действителност Съдът е установил, че УОИИ са услуги, които имат специфичен характер в сравнение с тези на другите дейности от икономическия живот ([140]), и че предприятията, които поемат управлението на УОИИ, са предприятия, натоварени със „специфична задача“ ([141]). По принцип Комисията счита, че квалифицирането като УОИИ за изпълняваните от управляващ орган на летище задачи може да бъде основателно, само ако целият или част от региона, обслужван от летището, при липсата на това летище ще бъде изолиран от останалата територия на ЕС до степен, при която неговото икономическо и социално развитие ще бъде поставено под въпрос.

(221) В решението за откриване на процедурата Комисията е сметнала по същество, че ако задачите по управление на летището се изразяват в гарантиране на точно определени задължения за обществена услуга, например свързани с поддържането в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, те могат да бъдат разглеждани като УОИИ. Обратно, развитието на летищната платформа, и по-специално за търговски полети — независимо от съществуването на маршрути, които са задължение за предоставяне на обществена услуга — не може да се квалифицира като услуга от общ интерес.

(222) Във връзка с това Комисията посочва, от една страна, че летищата, обслужващи най-близките до летище Angoulême редовни маршрути, са достъпни само при повече от час и половина пътуване с автомобил ([142]). От друга страна, макар че заема централно положение в западната част от континенталната френска територия, град Angoulême не е свързан с магистралните пътища и с високоскоростните железопътни линии, обслужващи източната част на Франция. Във връзка с това е необходимо да се посочи, че задължения за обществена услуга през една част от разглеждания период са били възложени на летищата Angoulême и Lyon съгласно действащото европейско законодателство ([143]). Тези задължения за обществена услуга са имали за цел по-специално задоволително обезпечаване на редовни транспортни услуги за заминаване от и за пътуване до Angoulême ([144]).

(223) В допълнение Комисията припомня, че средният трафик на летище Angoulême през разглежданите периоди е намалял и е останал определено под 200 000 пътници годишно ([145]), и че отчетът за дейността на това летище е с характер на структурен дефицит, както се вижда от съображение 17 по-горе.

(224) Като се вземат предвид тези присъщи характеристики на летище Angoulême, може да се приеме, че ако даден оператор изхождаше от собствения си икономически интерес, не би поел управлението на това летище и поне не при нормални търговски условия.

(225) От това следва, че като се има предвид географското положение на Angoulême по отношение на транспортната мрежа, с която градът разполага, липсата в близост на летище, което да може да бъде удобна алтернатива за транспорт за пътниците, много слабият трафик и характерът на структурен дефицит на летището, Комисията смята, че Франция не е допуснала явна грешка при преценката, като е приела, че задачите на управляващия орган на летище Angoulême, свързани единствено с поддържането в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, могат да бъдат квалифицирани като УОИИ. Обратно на това, търговското развитие на едно летище чрез разкриването на нови въздушни маршрути или разширяването на невъздухоплавателните дейности по принцип не могат като такива да отговорят на критерия за общ интерес, който дава основание за квалифициране като УОИИ. По-специално Комисията счита, че компенсирането от публичните власти на нетните разходи, направени поради предоставянето на УОИИ, не трябва да засяга икономическите стимули за управляващия орган на летище да установява търговски отношения с авиокомпании.

(226) В контекста на тези съображения Комисията следва да определи за всеки период на разглежданото управление дейностите на управляващия орган на летище Angoulême, които могат да попадат в обхвата на УОИИ, и тези, които не могат.

([140]) Решение на Съда от 10 декември 1991 г. по дело Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Recueil, стр. I-5889, точка 27; Решение на Съда от 17 юли 1997 г. по дело GT-Link, C-242/95, Recueil, стр. I-4449, точка 53 и Решение на Съда от 18 юни 1998 г. по дело Corsica Ferries, C-266/96, Recueil, 1998, стр. I-3949, точка 45.

([141]) Вж. по-специално посоченото решение на Съда BRT/SABAM.

([142]) Вж. съображение 14 от настоящото решение, таблица 1.

([143]) 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), заменен от 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).

([144]) Член 4, параграф 1, буква а) от посочения Регламент 2408/92.

([145]) Вж. таблица 2 по-горе.

б) Обхват на УОИИ

(227) По отношение на периода 2002 — 2006 г., през който летището се е експлоатирало от CCI-aéroport, е било изготвено споразумението от 2002 г., за да се осигури осъществяването на задачите за обществена услуга, свързани с въздухоплавателни задължения и с непрекъснатост на обществената услуга ([146]). Неговият предмет е предвиждал също така възможност за развитие на летището. Във встъпителната част на това споразумение във връзка с това се посочва, че договарящите се страни *„са решили да обединят усилията си за определяне и финансиране на политиката за развитие, благоустройство и експлоатация“* на летище Angoulême.

(228) Като взема предвид фактите в съображения 221 — 226, Комисията счита, че задачите за управление, описани в договора за концесия и в съответните спецификации, свързани с поддръжката в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, могат да се разглеждат като задачи от общ интерес, и че квалифицирането на тези задачи като УОИИ не е опорочено от явна грешка при преценката.

(229) Обратно на това, целта за търговско развитие на летището чрез разкриването на нови въздушни маршрути или разширяването на невъздухоплавателните дейности не отговаря като такава на критерия за общ интерес, който дава основание за квалифициране като УОИИ. Той не може да се обоснове с регионалното развитие, както посочват френските органи.

(230) Въпреки това следва да се посочи, че всъщност единствените действително платени компенсации не произтичат от разходите, направени поради разкриването на нови маршрути, сключването на договори с нови авиокомпании или разширяването на невъздухоплавателните дейности на летище Angoulême, а се отнасят единствено до дейности, които могат да се квалифицират като УОИИ.

(231) По отношение на периода 2007 — 2011 г., през който SMAC и CCI-aéroport са експлоатирали летището съвместно, следва да се отбележи, че, от една страна, уставът на SMAC от 21 декември 2006 г. му възлага задачи по благоустройство, оборудване, поддръжка, управление и експлоатация на летище Angoulême. От друга страна, договорът за подизпълнение за управление, сключен на 22 януари 2009 г. между SMAC и CCI d'Angoulême, прехвърля компетенциите във връзка с инвестициите, направени в рамките на експлоатацията на летището, от CCI-aéroport на SMAC. Останалите функции, свързани с експлоатацията на летището, се възлагат според договора за подизпълнение за управление на CCI-aéroport.

(232) Освен това съгласно устава на SMAC предметът на дейност на синдиката се изразява в *„осигуряване на развитието на търговското летищно обслужване на пътници или товари, на въздухоплаването, свързано с бизнес, свободно време и туризъм, на дейности за обучение, както и на всички други свързани дейности, които могат да спомогнат за тази цел“* на летищата Angoulême и Cognac.

(233) Впрочем, както вече беше посочено в съображение 225, задачите за управление, свързани единствено с поддръжката в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, могат да се разглеждат като задачи от общ интерес и единствено квалифицирането като УОИИ на тези задачи може да се приеме за неопорочено от явна грешка при преценката.

(234) И обратно, както е посочено в съображение 225, развитието на търговските полети не може да бъде квалифицирано като УОИИ, включително и ако има за цел насърчаване на регионалното развитие. Все пак следва да се отбележи, че единствено от търговските отношения с Ryanair за SMAC и CCI-aéroport са възникнали разходи, които са конкретно свързани с развитието на нови транспортни услуги. Доколкото SMAC и CCI-aéroport трябва да бъдат разглеждани като упражняващи съвместно икономическата дейност на управляващ орган на летището спрямо Ryanair, компенсирането от SMAC на допълнителните разходи в резултат на споразуменията от 2008 г. следва да се анализира в рамките на разследването на евентуални елементи на държавна помощ, съдържащи се в тези споразумения.

(235) В решението на SMAC от 23 юни 2001 г. се предвижда, че плащанията извън договора, предназначени да осигурят търговското развитие на летището, се осъществяват директно от SMAC към авиокомпаниите. В резултат на това финансовите мерки, съответстващи на дейностите, свързани с развитието на нови транспортни услуги, не могат да бъдат разглеждани като УОИИ и ще бъдат предмет на анализ в рамките на оценката на мерките за помощ, платени на Ryanair ([147]).

([146]) Тези задължения са посочени в членове 20 и 21 от спецификациите на концесията от 2002 г.
([147]) Вж. раздел 9 от настоящото решение.

(236) И накрая, в спецификациите и техническите клаузи, съответстващи на периода на съвместна експлоатация на летището от SMAC и SNC-Lavalin, започнал от 1 януари 2012 г., се посочва не само задача, свързана с поддръжката в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, но също и задача за популяризиране на летището и за развитието на дейността му. Така например според член 9 от спецификациите и техническите клаузи: „*операторът е длъжен да проучва в интерес на икономиката и на местния туризъм всички пътища за развитие на дейността и на летищния туризъм*“. С оглед на това от същата разпоредба става ясно, че операторът „*осигурява за тази цел популяризиране на летището сред настоящите и потенциалните ползватели и участници от сектора на търговската и бизнес авиацията, туристическите оператори, операторите на въздушни товари, на обучение, на въздухоплавателна поддръжка и на всеки друг, който развива спомагателна или свързана с летищното обслужване дейност*“.

(237) Във връзка с това от изпратения от SMAC доклад до комисията за тръжната процедура е видно, че планът за развитие, представен от SNC-Lavalin в рамките на проактивния сценарий, е бил определящ при избора на тази оферта. Освен това от решението за възлагането и за предвидените възнаграждения в документа за ангажимент става ясно, че към тази дата операторът е предвиждал да възстанови дейността за превоз на пътници от Англия и Ирландия от нискотарифна авиокомпания. В изготвеното планиране се посочва последователно разкриване на три маршрута в продължение на шест години с по един допълнителен маршрут на всеки две години.

(238) Впрочем, както вече беше посочено в съображение 225, задачите за управление, свързани единствено с поддръжката в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата, могат да се разглеждат като задачи от общ интерес и квалифицирането им като УОИИ не може да се приеме за опорочено от явна грешка при преценката.

(239) И обратно, както е посочено в съображение 225, развитието на търговските полети не може да бъде квалифицирано като УОИИ, включително и ако има за цел насърчаване на регионалното развитие. Следователно финансовите мерки, съответстващи на тези дейности, не могат да се считат като предназначени за финансиране на УОИИ.

(240) Все пак следва да се отбележи, че единствените действително платени компенсации на управляващия орган на летището от януари 2012 г. не произтичат от разходите, направени вследствие на развитието на търговските полети. Френските органи са поели ангажимент да уведомят Комисията за всяка евентуална мярка за помощ, която SMAC или неговите членове учредители биха предоставили в бъдеще на авиокомпании за обслужване на маршрути за заминаване от летище Angoulême.

в) Наличие на мандат

(241) Що се отнася единствено до задачите, които наистина могат да се квалифицират от френските органи като УОИИ, Комисията следва да гарантира, че управляващия(те) орган(и) на летище Angoulême през всеки от разглежданите периоди е бил или са били ефективно натоварени с изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга чрез възлагане. Във връзка с това следва да се припомни, че предприятието трябва да е натоварено с изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга чрез акт или поредица от актове, които според законодателството на държавите членки могат да бъдат в законодателна, нормативна или договорна форма. Практиката на Комисията, кодифицирана в Съобщението за УОИИ, е да се изисква в акта или в поредицата от актове да се уточнява най-малко следното ([148]):

— съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга,

— предприятието и при необходимост — съответната територия,

— естеството на евентуалните изключителни или специални права, предоставени на предприятието от въпросния орган,

— параметрите за изчисляване, контрол и преразглеждане на компенсацията, и

— условията за възстановяване на евентуална свръхкомпенсация и мерките за нейното избягване.

i) Периодът 2002 — 2006 г.

(242) По отношение на периода 2002 — 2006 г. концесията за строителство, поддръжка и експлоатация на летището е била предоставена с министерско постановление на CCI d'Angoulême. Условията, уреждащи тази концесия, са уточнени със договора за концесия, сключен между министъра, отговарящ за гражданската авиация, и CCI-aéroport, като той е подписан за срок от пет години. Освен това някои от субсидиите от Търговско-промишлената камара и

([148]) Вж. точка 52 от посоченото Съобщение за УОИИ.

вноските на органите на местната власт за CCI-aéroport ([149]) са били предоставени въз основа на споразумението от 2002 г. И накрая, процедурата за определяне на отпуснатия на летището бюджет, определена с циркулярно писмо № 111 от 30 март 1992 г., в което се определят бюджетните, счетоводните и финансовите правила, приложими за CCI d'Angoulême, дава възможност да се гарантира, че въпросните суми представляват действителни компенсации и в този контекст да се избегне всяка свръхкомпенсация. Във връзка с това следва да се отбележи, че в него също така са предвидени механизми за контрол на липсата на свръхкомпенсация ([150]). Впрочем до 31 декември 2006 г. счетоводните отчети и бюджетите на летището са се изпращали и до служба „Гражданско въздухоплаване“, натоварена да дава мнение на надзорния орган на CCI d'Angoulême преди одобряването или не на отчетите и бюджетите, тъй като държавата е била органът, който предоставя концесията за летището.

(243) Поради това Комисията счита, че задачата по управление на летището е била възложена на CCI d'Angoulême чрез акт, съответстващ на условията, определени в решението по делото *Altmark*.

ii) Периодът 2007 — 2011 г.

(244) За този период задачите за предоставяне на обществена услуга са възложени на управляващите органи посредством поредица от актове. От една страна, уставът на SMAC от 21 декември 2006 г. му възлага задачи по благоустройство, оборудване, поддръжка, управление и експлоатация на летище Angoulême. В него се предвижда и автоматично вписване на разходите на SMAC в бюджетите на неговите членове ([151]). От друга страна, договорът за подизпълнение за управление, сключен на 22 януари 2009 г. между SMAC и Търговско-промишлената камара за срок от три години, прехвърля компетенциите във връзка с инвестициите, осъществени в рамките на експлоатацията на летището, от CCI-aéroport на SMAC. Останалите задачи, свързани с експлоатацията на летището, се възлагат на CCI-aéroport съгласно договора за подизпълнение за управление.

(245) И накрая, процедурата за определяне на отпуснатия на летището бюджет, определена с циркулярно писмо № 111 от 30 март 1992 г., която определя бюджетните, счетоводните и финансовите правила, валидни за Търговско-промишлената камара, дава възможност да се гарантира, че въпросните суми представляват действителни компенсации и в този контекст да се избегне всяка свръхкомпенсация. В процедурата също така са предвидени механизми за контрол ([152]). Освен това, като концесионер до 31 декември 2008 г., а след това като подизпълнител до 31 декември 2011 г., Търговско-промишлената камара е предавала своите изпълнени, първични и коригирани бюджети (баланс, трудови ресурси, възможност за самофинансиране) на SMAC, за да може да ги одобрява в качеството си на орган, който предоставя концесията, в съответствие с разпоредбите в устава на SMAC.

(246) Поради това Комисията счита, че задачата по управление на летището е била възложена на SMAC и на CCI d'Angoulême чрез акт, съответстващ на условията, определени в решението по делото *Altmark*.

iii) Периодът след 1 януари 2012 г.

(247) Управлението и експлоатацията на летище Angoulême са възложени на SNC-Lavalin за срок от шест години с акта за поемане на ангажимент от 8 август 2011 г. и със спецификациите и техническите клаузи ([153]). Въпреки че известен брой задължения остават за сметка на SMAC ([154]), в тези актове се уточняват задълженията на страните в рамките на задачата по експлоатация на летището.

(248) Отговорностите на SNC-Lavalin в рамките на задачата по експлоатация на летището са изброени и уточнени в спецификациите и техническите клаузи. Според условията на член 8 от спецификациите, дружество SNC-Lavalin е натоварено по-специално със следните задачи: изпълнение на държавни функции, въвеждане на услуга за AFIS, изпълнение на задачи, гарантиращи безопасното използване на летището, поддръжка на терените и мрежите на летището и поддържане на потенциала на летището, който позволява приемането в подходящия момент на редовен търговски трафик. В тези актове също така се определят условията за изчисляване на възнаграждението на SNC-Lavalin, плащано от SMAC. Максималната платена компенсация от SMAC е следствие от акта за поемане на ангажимент на SNC-Lavalin. Що се отнася до редовните проверки за липсата на свръхкомпенсация, разпоредбите в глава III от спецификациите и тръжната покана уточняват условията за контрол от SMAC, които по този начин

([149]) Вж. съображение 18 от настоящото решение.

([150]) Тази процедура се изразява по-специално в следното: всяка година CCI d'Angoulême определя насоки за бюджета и всяка служба изготвя бюджета си в зависимост от тази рамка. Общата служба на летището всяка година представя самостоятелно проектобюджет за годините n, n+1, n+2. След това избраните членове на Бюрото на CCI d'Angoulême разглеждат тези бюджети и правят евентуални промени по тях. След като бъде заверен от Бюрото, бюджетът на летището, както и тези на останалите служби, се представят на Общото събрание пред избраните членове на CCI d'Angoulême, които провеждат гласуване, от което зависи разрешаването на изпълнението им. Освен това редовно се докладва, за да се провери дали гласуваният бюджет е изпълнен. През годината n+1 пред Общото събрание се представя бюджета за годината n с евентуални коментари за установените отклонения. Общото събрание гласува отново, за да приеме изпълнението на бюджетите.

([151]) Член 17 от Устава на SMAC.

([152]) Вж. бележка под линия 157.

([153]) Акт за поемане на ангажимент от SNC-Lavalin от 19 юли 2011 г., приет от SMAC на 8 август 2011 г. въз основа на решение от 23 юни 2011 г.

([154]) Вж. съображение 23 от настоящото решение.

позволяват да се прави проверка и да се избягва свръхкомпенсиране на вноската на SMAC по отношение на разходите за задачите от общ икономически интерес, възложени на SNC-Lavalin.

(249) Поради това следва да се счита, че задачата по управление на летището е била възложена и на SNC-Lavalin чрез акт, съответстващ на условията, определени в решението по делото *Altmark*.

(250) Вследствие на това Комисията констатира, че за всеки от периодите на експлоатация на летище Angoulême, на които прави оценка, мандатът действително е възложил на управляващия(те) орган(и) изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, изразяваща се в поддържането на платформата в експлоатационно състояние и в достъпност на инфраструктурата. Следователно първото условие, определено в решението по делото *Altmark*, е изпълнено в границите на посочените по-горе задачи.

8.1.3.2. Избор на доставчик на услугата (четвърто условие)

(251) Комисията също така смята за целесъобразно да направи анализ за всички разглеждани периоди на четвъртото условие от решението по делото *Altmark*.

(252) Комисията припомня, че според това условие предоставената компенсация трябва или да бъде резултат от процедура по възлагане на обществена поръчка, позволяваща да се избере кандидатът, който е в състояние да предоставя тези услуги на най-ниската цена за общността (първи подкритерий), или да бъде определена въз основа на съпоставяне с типично, добре управлявано и подходящо оборудвано предприятие (втори подкритерий).

a) Относно първия подкритерий

i) Периодите 2002 — 2006 г. и 2007 — 2011 г.

(253) Що се отнася до периода 2002 — 2006 г., концесията за експлоатация на летището е възложена на CCI d'Angoulême чрез министерско постановление ([155]) от 20 септември 2002 г., публикувано в *Официален вестник на Френската република* от 5 октомври 2002 г. За периода 2007 — 2011 г. това става с указ на префектурата от 21 декември 2006 г. относно създаването на SMAC, както и с договора за подизпълнение от 2009 г., с който на последния се възлага задачата по благоустрояване, оборудване, поддръжка, управление и експлоатация, пряко или непряко, на летище Angoulême.

(254) Тези едностранни и договорни административни актове очевидно не са били приети след обявяване на открита, прозрачна и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка, която би позволила сравняване на различни потенциални оферти и определяне на компенсацията, така че да се изключи наличието на държавна помощ.

(255) Поради това и по отношение на горепосочените периоди Комисията счита, че условията на проведената процедура не са позволили да се гарантира ефективна конкуренция за гарантиране на задачата по управление на летище Angoulême. Следователно процедурата за избор на управляващ орган на летище Angoulême не изпълнява първата част от четвъртото условие на решението по делото *Altmark*, доколкото не е позволила да бъде избран кандидат, който да бъде в състояние за предостави въпросните услуги на най-ниската цена за общността.

ii) Периодът след 1 януари 2012 г.

(256) Управлението и експлоатацията на летището са възложени на дружество SNC-Lavalin след процедура за възлагане на обществена поръчка в приложение на член 21 от Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([156]). Освен това преди тази процедура френските органи са направили обявление за конкурентна тръжна процедура, публикувана в *Официален вестник на ЕС*.

(257) Следва все пак да се констатира, че тъй като френските органи не са били принудени да използват формализирана процедура, те са се възползвали от широки граници за преценка при избора на изпълнителя ([157]). Следователно процедура, която дава на възлагащия орган такава свобода на преценка, може да ограничи участието на заинтересовани оператори.

([155]) Постановление за отдаване на концесия на летище Angoulême-Brie-Champniers на Търговско-промишлената камара на Angoulême.

([156]) Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, услуги и доставки (ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114).

([157]) Сред критериите за възлагане е имало такъв, озаглавен „икономически най-изгодната оферта, оценена в зависимост от критерии, посочени в спецификацията, в поканата за представяне на предложения или за договаряне, както и в описателния документ“.

(258) Следователно Комисията счита, че използваната в конкретния случай процедура в този си вид не може да се разглежда като достатъчна за изпълнение на четвъртото условие, определено в решението по делото *Altmark* ([158]).

(259) Поради това Комисията следва да се увери, че използваната в конкретния случай процедура за възлагане на обществена поръчка е позволила да се избере кандидатът, който е в състояние да предоставя тези услуги на най-ниската цена за общността.

(260) Структурата на договора се основава на: i) срок от шест години, ii) договорен ангажимент на доставчика за тавана на изравнителната вноска по счетоводния отчет на летището за сметка на SMAC, iii) фиксирано еднократно възнаграждение за предоставената услуга, iv) клауза за разпределяне на печалбата от функционирането на управлението. Потенциалните кандидати са били поканени да представят базово предложение (без търговски трафик) и предложение с проактивен сценарий (с търговски трафик). В това отношение в доклада за представяне на поръчката, предаден на комисията за тръжната процедура, се подчертава, че са били представени две конкурентни оферти. Освен дружество SNC-Lavalin базов сценарий и проактивен сценарий е представило и дружество APCO ([159]). При техническа стойност на изготвената от дружество SNC-Lavalin оферта, която в случая е равностойна на възприетия проактивен сценарий, цените, предложени от двамата конкуренти за целия период, са били, както следва:

(В хиляди евро)

	Изравнителна вноска	Възнаграждение	Общ разход за SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Освен това докладът на SMAC за представяне пред комисията за тръжната процедура показва, че всеки от двамата кандидати е представил базов сценарий и проактивен сценарий ([160]). Вторият сценарий, на който се е основавал изборът на възлагащия орган, е този, който отговаря на плана за стратегически направления, предназначен да осигури търговското развитие на летище Angoulême. От доклада до комисията за тръжната процедура е видно, че възнаграждението, предложено от SNC-Lavalin — дружеството, което печели търга — не се променя съгласно сценария. Все пак при тавана на изравнителната вноска за летището за сметка на SMAC, предложен от дружеството в отговор на тръжната процедура, се вижда разлика в гарантирания размер на изравнителната вноска. Макар че, както се посочва в цитирания по-горе доклад, в рамките на проактивния сценарий средната годишна допълнителна такса да е в размер на 30 000 EUR, тази допълнителна такса не се разпределя равномерно през целия срок на изпълнение на договора. В действителност разликата между базовия и проактивния сценарий се определя по следния начин (в хиляди евро):

(В хиляди евро)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Базов сценарий	405	364	374	357	350	342
Проактивен сценарий	465	425	448	384	341	296
Разлика	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

(262) Поради това Комисията счита, че изборът на възлагащия орган не се е основавал на офертата, която дава възможност услугата да се предостави на най-ниската цена за общността. Действително предложеният от SNC-Lavalin базов сценарий, който освен това е бил по-изгоден в сравнение с базовия сценарий, предложен от APCO, е можел да гарантира достъпността и поддръжката в експлоатационно състояние на летище Angoulême. За сметка на това проактивният сценарий е бил предназначен да осигури търговското развитие на летището. Тази втора услуга не изглежда да е била необходима за осигуряване на първата и в никакъв случай не може да бъде разглеждана като услуга от общ икономически интерес. На първо място, изглежда изборът на доставчик на услугата не се е основавал на икономически най-изгодната оферта с цел гарантиране на предоставянето на услугата на най-ниската цена за общността.

([158]) Вж. точка 66 от Съобщението за УОИИ.

([159]) Създаденото през януари 2011 г. дружество APCO е изцяло дъщерно дружество на CCI de Limoges et de la Haute-Vienne. Предметът му на дейност е консултация при управление на летища, обучение на летищен персонал, управление, ръководство и развитие на летища, наземно обслужване и сигурност на летищата.

([160]) Вж. съображение 20 от настоящото решение.

(263) По отношение на извъндоговорните плащания, предназначени да осигурят търговското развитие на летището, за които Комисията счита, че няма основание да включват обхвата на УОИИ ([161]), изразените от Комисията съмнения в решението за откриване на процедурата са оттеглени. В решението на SMAC от 23 юни 2001 г. действително се предвижда тези средства да се плащат директно от SMAC на авиокомпаниите. Следователно този механизъм е предвиден да бъде подлаган на анализ по отношение на правото на държавна помощ в рамките на контрола на мерките, предоставени на Ryanair/AMS ([162]).

(264) По отношение на тези данни Комисията счита, че условията на използваната процедура за възлагане на обществена поръчка на SNC-Lavalin не са дали възможност да се гарантира, че е избрана офертата, която позволява услугата да бъде предоставена на най-ниската цена за общността, и че следователно първият подкритерий на четвъртото условие от решението по делото Altmark не е изпълнен.

б) Относно втория подкритерий

(265) За периодите 2002 — 2006 г. и 2007 — 2011 г. френските органи е трябвало да докажат, че компенсацията е била спрямо типично, добре управлявано и подходящо оборудвано предприятие.

(266) В това отношение Комисията констатира, че Франция не е предоставила такива данни. Освен това Комисията констатира, че компенсацията не е била определена спрямо предварително установена база на разходите или чрез сравнение със структурата на разходите на други сравними управляващи органи на летища. Следователно, що се отнася до горепосочените периоди, Комисията не разполага със сравнителни данни, необходими за оценка на спазването на критерия за избор на доставчика на услуга.

(267) Предвид горепосоченото Комисията счита, че четвъртото условие от решението по делото Altmark не е изпълнено за периодите 2002 — 2006 г. и 2007 — 2011 г.

(268) Същото заключение се налага и във връзка с периода с начало 1 юли 2012 г., тъй като Комисията не разполага със сравними данни, необходими за оценка на спазването на критерия за избор на доставчика на услуга. Следователно се смята, че четвъртото условие от решението по делото *Altmark* не е изпълнено и по отношение на този период.

(269) След като четвъртото условие от решението по делото Altmark не е изпълнено, Комисията счита, че разглежданите мерки са предоставили предимство на последователните оператори на летище Angoulême, каквито те не биха получили при нормални пазарни условия.

8.1.4. *Засягане на търговията в рамките на ЕС и на конкуренцията*

(270) Когато финансова помощ от държава членка засилва позицията на предприятия в сравнение с други конкурентни предприятия при вътреобщностната търговия, последните следва да се считат за засегнати от тази помощ. Съгласно установената съдебна практика ([163]), за да бъде счетено, че дадена държавна мярка нарушава конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.

(271) Най-общо следва да се отбележи, че както Ryanair потвърждава в мнението си, управляващите органи на летища в Съюза се конкурират помежду си за привличане на авиокомпании. Действително авиокомпаниите определят обслужваните от тях маршрути и съответните разписания в зависимост от различни критерии. Тези критерии включват потенциалните клиенти, на които могат да разчитат по маршрутите, но също така характеристиките на летищата, разположени в крайните точки на тези маршрути.

(272) Авиокомпаниите разглеждат по-специално такива критерии като естеството на предоставяното летищно обслужване, населението или стопанската дейност в района на летището, транспортната натовареност, съществуването на наземен достъп, както и нивото на таксите и общите търговски условия за ползване на летищната инфраструктура и услугите. Размерът на таксите е ключов фактор, тъй като предоставеното на дадено летище публично финансиране би могло да се използва за поддържане на летищните такси на изкуствено ниско равнище с цел да бъдат привлечени авиокомпании и по този начин съществено да се наруши конкуренцията ([164]).

([161]) Вж. съображение 225 от настоящото решение.
([162]) Вж. раздел 9 от настоящото решение.
([163]) Решение на Съда от 30 април 1998 г. по дело Het Vlaamse Gewest/Комисия, T-214/95, Recueil, 1998 г., стр. II-717.
([164]) Вж. новите насоки, точка 43.

(273) Следователно авиокомпаниите разпределят ресурсите си, по-специално самолетите и екипажите, между различни маршрути, като вземат предвид именно предлаганите от тези управляващи органи на летища услуги и начисляваните от тях цени за предоставянето им.

(274) Тъй като пазарът на летищни услуги е отворен за конкуренция в рамките на Съюза, съществува риск предоставените на последователните оператори на летище Angoulême предимства да засегнат търговията между държавите членки чрез изкуствено завишаване на предлаганото в Angoulême летищно обслужване в сравнение с нормалните пазарни условия. Поради това Комисията счита, че разглежданите мерки могат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията в рамките на Съюза.

8.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(275) С оглед на всичко изложено дотук Комисията прави следното заключение:

— Предвид специфичните характеристики на летище Angoulême Франция е могла да приеме, без да допусне очевидна грешка при преценката, че за всички разглеждани периоди в рамките на настоящото решение задачите по управление, свързани единствено с поддръжката на летището в експлоатационно състояние и достъпността на инфраструктурата му, могат да бъдат квалифицирани като УОИИ.

— За разлика от това икономическото развитие на летището, мотивирано от търговски съображения, за който и да е разглеждан период, не може да бъде квалифицирано като УОИИ.

— Публичната компенсация, предоставена за целите на финансирането на задачите за обществена услуга, попадаща в обхвата на УОИИ, не отговаря на четвъртото условие от решението по делото *Altmark* и това се отнася за който и да било период, разглеждан в рамките на настоящото решение. Следователно тези мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.2. **Съвместимост с вътрешния пазар на мерките в полза на операторите на летището**

(276) За начало, следва да се припомни, че е необходимо да се анализира само съвместимостта с вътрешния пазар на публичните компенсации, от които са се възползвали последователните управляващи органи на летище Angoulême във връзка с УОИИ. Както вече беше посочено в съображение 225, дейностите, свързани с развитието на търговската дейност на летището, включително тези, които имат за цел насърчаване на регионалното развитие, не могат да се квалифицират като УОИИ. В конкретния случай тези дейности не са дали основание за плащане на компенсация на последователните управляващи органи на летище Angoulême по време на обхванатите в настоящото решение периоди.

8.2.1. *Съвместимост на помощта, предоставена на операторите на летището*

(277) Комисията счита, че Решението за УОИИ от 2011 г. е приложимо за помощите, предоставени в течение на всички периоди, обхванати от настоящото решение. Действително, съгласно член 10, буква б) от Решението за УОИИ от 2011 г. „всяка помощ, предоставена преди 31 януари 2012 г., която не е била съвместима с вътрешния пазар, нито освободена от изискването за уведомяване в съответствие с Решение 2005/842/ЕО, но отговаря на посочените в настоящото решение условия, е съвместима с вътрешния пазар и се освобождава от изискването за предварително уведомяване“.

(278) При все това на първо място следва да се посочи, че член 4, буква е) от Решението за УОИИ от 2011 г., който предвижда, че актът, с който се предоставя разглежданата помощ, трябва изрично да се позовава на това решение, не може да бъде приложен в настоящия контекст. В действителност, тъй като разглежданите в случая помощи са били предоставени преди влизането в сила на Решението за УОИИ от 2011 г., няма да се изисква актовете, които се обект на разследване, да се позовават на него, тъй като в противен случай няма да има никаква полза от член 10, буква б) от Решението за УОИИ. На второ място, с цел процесуална икономия Комисията счита, че може да разгледа прилагането на Решението за УОИИ от 2011 г. по отношение на помощите, предоставени пред 31 януари 2012 г., без преди това да разглежда дали тези помощи са несъвместими с Решение 2005/842/ЕО. Действително, член 10, буква б) от Решението за УОИИ от 2011 г. има за цел да разшири приложението на това решение за несъвместимите помощи, предоставени преди неговото влизане в сила, без обаче да изключва помощите, които, ако това е целесъобразно, биха могли да бъдат обявени за съвместими в съответствие с Решение 2005/842/ЕО.

8.2.1.1. Условие, свързано с приложното поле

(279) Съгласно условията от Решението за УОИИ от 2011 г. компенсациите за обществена услуга, предоставени на предприятия, на които е възложено управлението на дадена УОИИ, могат да се разглеждат като съвместими с вътрешния пазар, при условие че са предоставени на летище, чийто годишен трафик не е превишавал 200 000 пътници през последните две финансови години преди годината на възлагане на УОИИ. В настоящия случай годишният трафик на летище Angoulême никога не е превишавал 200 000 пътници между 2000 и 2012 г.

(280) Следователно разглежданите мерки попадат в приложното поле на Решението за УОИИ от 2011 г. и поради това следва да се оценяват с оглед на съдържащите се в него условия.

8.2.1.2. Условие, свързано с мандата (член 4 от Решението за УОИИ от 2011 г.)

(281) От направената от Комисията оценка за спазването на първото и второто условие, определени с решението по делото *Altmark*, следва, че на управляващите органи на летище Angoulême е било възложено управлението на истинска УОИИ и че са спазени условията във връзка със съществуването на мандат. Следва да припомним, че само задачите по управление на летището, които са свързани единствено с неговата поддръжка в експлоатационно състояние и с достъпността на инфраструктурата му, могат да бъдат квалифицирани като УОИИ.

8.2.1.3. Условие, свързано с компенсацията (членове 5 и 6 от Решението за УОИИ от 2011 г.)

а) Периодите 2002 — 2006 г. и 2007 — 2011 г.

(282) Съгласно условията в член 5, параграф 1 от Решението за УОИИ от 2011 г. размерът на компенсацията не трябва да превишава това, което е необходимо за покриване на нетния разход, направен при изпълнение на задълженията за обществена услуга, като се вземе предвид разумна печалба. В настоящия случай ограничаването на компенсацията до необходимите за извършването на обществената услуга разходи е гарантирано чрез процедурата за определяне на бюджета, предназначен за летището. Така например в точка 2.6 от циркулярното писмо, в което се описва процедурата, е предвидено, че за изготвянето на бюджета CCI d'Angoulême трябва да определи: i) отчет за операциите за функционирането; ii) отчет за възможността за самофинансиране и iii) отчет за капиталовите операции. Освен това към предложението за бюджета трябва задължително да бъдат приложени многобройни документи, като се изисква тяхното одобрение (таблица на услугите и вноските за свързани предприятия, щатното разписание и фонд „Работна заплата“ и др.). По този начин става ясно, че целият набор от проверки преди определянето на бюджета е в състояние да гарантира предварително, че той е ограничен до това, което е необходимо и обосновано по отношение на задачите на CCI d'Angoulême. От предоставената от френските органи информация следва, че предоставените помощи са имали за цел единствено компенсирането на оперативния дефицит, свързан с управлението на летище Angoulême. Освен това механизмът за контрол на изпълнения бюджет, установен от устава на SMAC, също е позволявал впоследствие да се избегне каквато и да било свръхкомпенсация. Следователно размерът на компенсацията не е надвишавал това, което е необходимо за покриване на разходите, направени при изпълнение на задълженията за обществена услуга.

(283) По-нататък, съществуването на отделни сметки е позволявало да се отдели дейността по управление на летище Angoulême от счетоводна гледна точка. Действително от счетоводните отчети на CCI-aéroport е видно, че в тях е било предвидено специално перо, посветено на летищните дейности. Този механизъм е бил достатъчен, за да гарантира отсъствието на кръстосани субсидии в полза на другите дейности. Счетоводните отчети и бюджетите на летището са се изпращали и до служба „Гражданско въздухоплаване“, която е давала мнение на надзорния орган на CCI d'Angoulême преди одобряването или не на отчетите и бюджетите, тъй като държавата е била органът, който предоставя концесията за летището. От посоченото следва, че компенсацията действително е била използвана да се осигури функционирането на въпросната услуга и че публичните власти са въвели процедура, предназначена да гарантира отсъствието на свръхкомпенсация. Все пак Комисията уточнява, че тази оценка не се отнася за разходите, направени в рамките на дейността на Ryanair, която се отнася до задача за търговско развитие ([165]).

(284) И накрая, Комисията припомня, че предоставената от френските органи информация дава възможност да се установи, че в конкретния случай помощите са имали за цел единствено да се покрие оперативният дефицит на летището за разглеждания период, без неговият управляващ орган да е извлякъл някаква печалба от това.

б) Периодът след 1 януари 2012 г.

(285) В тръжната покана за възлагане на обществена поръчка за услуги е била уточнена по прозрачен начин необходимостта оферентът да определи възнаграждение за доставчика при експлоатация без търговски трафик (базов сценарий) и при търговска експлоатация (проактивен сценарий). Той също така е трябвало да определи максималната гаранция, искана от SMAC за балансиране на експлоатацията и при двата сценария. Освен това в поканата си за подаване на оферти SMAC е предвидил клауза за разпределяне на печалбата (50 %/50 %) в случай на вноска от SMAC, която е под определения в офертата таван и която клауза е включена и в спецификациите. Всъщност, както беше посочено в съображение 262 по-горе, предложеният от SNC-Lavalin базов сценарий, който освен това е бил по-изгоден отколкото базовия сценарий, предложен от APCO, би могъл да гарантира достъпността и поддръжката в експлоатационно състояние на летище Angoulême.

(286) Освен това изчисляването на компенсацията се основава преди всичко на позоваване на действително създадения дефицит в рамките на отделен отчет за летището ([166]). Операторът има задължение този отделен счетоводен отчет да бъде заверен от одитор, както и да предава годишните си счетоводни отчети на SMAC.

([165]) Вж. съображение 225 от настоящото решение.
([166]) Член 14-1 от спецификациите и техническите клаузи.

(287) Освен това е установено, че изравнителната публична вноска, от която се ползва SNC-Lavalin, би могла да бъде намалена, при условие че сумата, необходима за балансиране на счетоводния отчет на летището, се окаже по-ниска от определения таван в акта за поемане на ангажимент. Този механизъм на изравняване е в състояние да сведе до минимум риска от последваща свръхкомпенсация.

(288) Що се отнася до редовните проверки за липсата на свръхкомпенсация, разпоредбите в глава III от спецификациите и тръжната покана уточняват условията за контрол от SMAC, които позволяват да се прави проверка и да се избягва свръхкомпенсация на вноската на SMAC по отношение на разходите за възложените на SNC-Lavalin задачи от общ икономически интерес.

(289) По отношение на сумата на компенсацията Комисията обаче отбелязва, че балансът на подписания между SMAC и SNC-Lavalin договор не се основава на предварителното определяне на разумна печалба, а на фиксирано еднократно възнаграждение. Комисията също така отбелязва повече от ограничения трафик на летището до момента, предвидените механизми за изчисляване и контрол на компенсацията, наличието на клауза за разпределяне на печалбата, която е стимул за качественото функциониране на описаното по-горе управление, и факта, че офертата на SNC-Lavalin е била най-изгодна във финансово отношение. Като се вземат под внимание тези елементи, Комисията счита, че компенсацията, предоставена по договора между SMAC и SNC-Lavalin, може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, при условие че френските органи се убедят, че общата сума на компенсацията, платена на SNC-Lavalin за целия срок на договора, не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, направени при изпълнение единствено на задълженията за обществена услуга, с изключение на разходите, свързани с търговското развитие на платформата, като това включва разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал.

(290) За тази цел френските органи ще трябва да представят на Комисията, до четири месеца след изтичане на срока на договора, сключен между SMAC и SNC-Lavalin, доклад, който доказва, че сумата на компенсацията, предоставена на SNC-Lavalin, включително разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал, е в съответствие с член 5 от Решението на УОИИ от 2011 г. за целия срок на действие на договора.

8.2.2. *Заключение относно съвместимостта на помощта между 2002 и 2017 г.*

(291) Предвид изложените по-горе съображения Комисията стигна до заключението, че вече предоставените помощи за управлението на летище Angoulême от 2002 г. досега, независимо кои са съответните управляващи органи, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС и на Решението за УОИИ от 2011 г. ([167]).

(292) При все това, що се отнася до SNC-Lavalin, Комисията счита, че компенсацията, предоставена по договора между SMAC и SNC-Lavalin, може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, при условие че Франция докаже на Комисията, че общата сума на компенсацията, платена на SNC-Lavalin за целия срок на договора, не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, направени при изпълнение единствено на задълженията за обществена услуга, с изключение на разходите, свързани с търговското развитие на платформата, като това включва разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал.

(293) За тази цел френските органи ще трябва да представят на Комисията, до четири месеца след изтичане на срока на договора, сключен между SMAC и SNC-Lavalin, доклад, който доказва, че сумата на компенсацията, предоставена на SNC-Lavalin, включително разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал, е в съответствие с член 5 от Решението за УОИИ от 2011 г. за целия срок на действие на договора.

9. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ ЗА ПОМОЩ ЗА RYANAIR И AMS**

9.1. **Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС**

(294) Въпреки че споразуменията от 2008 г. формално са сключени между SMAC, от една страна, и Ryanair и AMS, от друга, Комисията счита, че с цел оценяване на мерките за помощ, предоставени на Ryanair и AMS, поведението на SMAC и на CCI-aéroport следва да се оцени заедно. Както вече беше посочено в съображение 178, Комисията счита, че между 2007 и 2011 г. SMAC и CCI-aéroport са експлоатирали съвместно платформата на летище Angoulême.

([167]) Комисията счита за целесъобразно да отбележи, че разглежданите мерки за помощ, които попадат в приложното поле на Решението за УОИИ от 2005 г., ще бъдат съвместими с вътрешния пазар и при прилагане на това решение, както и поради същите причини. За целите на анализа, който се налага в настоящия случай, условията за съвместимост от Решението за УОИИ от 2005 г. действително не се различават съществено от тези от Решението за УОИИ от 2011 г.

9.1.1. *Понятие за предприятие и икономическа дейност*

(295) За да се определи дали мерките от споразуменията от 2008 г. представляват държавна помощ, следва да се определи дали техните получатели, Ryanair и AMS, са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Впрочем, не може да се оспорва, че тези две дружества са субекти, занимаващи се с предоставянето на услуги в областта на въздушния транспорт и на рекламата. В този смисъл те упражняват стопански дейности.

9.1.2. *Държавни ресурси и приписване на държавата*

9.1.2.1. Наличие на държавни ресурси

(296) Споразуменията от 2008 г. са били сключени пряко от SMAC. Предвид изложените по-горе данни в съображения 203 — 205 от настоящото решение, Комисията счита, че ресурсите на SMAC представляват държавни ресурси.

9.1.2.2. Приписване на мерките на държавата

(297) Решението на SMAC, с което се разрешава подписването на споразуменията от 2008 г., е било одобрено единодушно от публичните субекти, членове на SMAC, а самият той е съставен пряко или непряко от териториални органи, както и от търговско-промишлени камари. Поради това Комисията счита, че от характеристиките на тези субекти следва, че решенията на SMAC по отношение на дейността на летището могат да бъдат приписани на държавата ([168]).

(298) В резултат на това Комисията счита, че сключването на тези договори предполага използването на държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и че решенията за тяхното сключване могат да бъдат приписани на държавата.

9.1.3. *Избирателно предимство*

(299) За да се оцени дали дадена държавна мярка представлява помощ, следва да се определи дали на предприятието получател се предоставя избирателно икономическо предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия ([169]).

(300) Във връзка с това Комисията най-напред констатира, че разглежданите мерки са избирателни доколкото засягат изключително Ryanair. Действително споразуменията от 2008 г. са сключени преди публикуването на публично оповестените решения за тарифите, посочващи подобен механизъм, които се прилагат от 1 март 2009 г. за всички компании, желаещи да осъществяват дейност на летище Angoulême. Освен това от решението на Международния арбитражен съд в Лондон (Court of International Arbitration — LCIA) от 18 юни 2012 г. във връзка с прекратяването от Ryanair на споразуменията от 2008 г. е видно, че е имало двустранно договаряне между представителите на Ryanair и на CCI d'Angoulême относно условията за дейността на Ryanair на летище Angoulême. Тези преговори са започнали от септември 2009 г., дата, на която представителите на Ryanair са информирали представителите на CCI-aéroport за финансовите затруднения, които среща въздушният превозвач по маршрута London Stansted — Angoulême. От тези обсъждания е видно, че управляващият орган на летището и Ryanair са разглеждали отношенията си като изключителни, като първият е изключвал възможността да се обърне към друга авиокомпания.

(301) По-нататък, за да определи дали сключените договори са предоставили икономическо предимство на Ryanair, Комисията следва да разгледа дали хипотетичен оператор в условия на пазарна икономика, действащ на мястото на SMAC и CCI-aéroport и ръководен от перспективи за рентабилност, би сключил подобни договори.

(302) За целите на прилагането на този принцип и като се вземат предвид фактическите обстоятелства по настоящия случай, Комисията счита, че най-напред следва да се отговори на следните въпроси:

— Трябва ли да се разглеждат заедно или напротив — поотделно, договорът за маркетингови услуги и сключеният едновременно с него договор за летищно обслужване?

— Какви ползи би могъл да очаква от договорите за маркетингови услуги хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на CCI-aéroport?

([168]) Вж. раздел 8.1.2.2 от настоящото решение.
([169]) Вж. по специално Решение на Съда от 29 април 1999 г. по дело Испания/Комисия, C-342/96, Recueil, I-2459, точка 41.

— Доколко целесъобразно е да се сравняват условията на договорите за летищно обслужване, обект на официалната процедура по разследване, с летищните такси, начислявани на други летища, за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика?

(303) На второ място, след като отговори на тези няколко въпроса, Комисията ще приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика към различните разглеждани мерки.

9.1.3.1. Относно съвместния анализ на договора за маркетингови услуги и договора за летищно обслужване

(304) В решението си за откриване на процедурата Комисията предварително е приела, че договорът за летищно обслужване и договорът за маркетингови услуги, сключени между SMAC и от друга страна, авиокомпания Ryanair и AMS, следва да бъдат анализирани заедно за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика. В този контекст следва да се припомни, че според Съда ([170]) действително е необходимо една търговска сделка да бъде разглеждана в нейната цялост, за да се провери дали даден държавен субект е имал поведение на разумен оператор в условията на пазарна икономика. Следователно при оценяването на оспорваните мерки Комисията е длъжна да вземе под внимание всички съответни данни и техния контекст.

(305) В своите мнения Франция е подкрепила възприетия от Комисията подход в решението за откриване на процедурата, изразяващ се в съвместно анализиране на договора за летищни услуги и договора за маркетингови услуги, които са сключени по едно и също време. Напротив, някои трети заинтересовани страни, например Ryanair, оспорват този подход, като считат, че договорите за маркетингови услуги следва да бъдат анализирани поотделно.

(306) Комисията обаче счита, че анализът на целия набор от данни в досието потвърждава основателността на подхода, възприет в решението за откриване на процедурата (вж. съображения 215 — 220 от решението за откриване на процедурата). Във връзка с това следва да се отбележи, че в никаква информация, предоставена в рамките на официалната процедура по разследване, този предварителен анализ на Комисията не е поставен под въпрос.

(307) На първо място, договорът за маркетингови услуги е сключен на същата дата като договора за летищно обслужване и двата договора са сключени от едни и същи договарящи се страни. Действително AMS е изцяло дъщерно дружество на Ryanair и неговите ръководители са от висшия персонал на Ryanair. Така Ryanair и AMS представляват един-единствен стопански субект, доколкото AMS действа според интересите на Ryanair и под негов контрол, и доколкото ползите, които генерира, са предназначени за Ryanair под формата на дивиденти или на увеличаване на стойността на дружеството. Нещо повече, както ще бъде подробно изложено по-нататък, договорът за маркетингови услуги е свързан с обслужването на въздушния маршрут от Ryanair за заминаване от летище Angoulême. Действително в договора за маркетингови услуги се посочва, че основанията му произтичат от ангажимента на Ryanair да обслужва този маршрут и освен това той е бил сключен едновременно с договора за летищни услуги между SMAC и Ryanair, който се отнася за същия маршрут. Следователно единственото обстоятелство, че договорите за маркетингови услуги са сключени от SMAC с AMS, а не с Ryanair, не пречи да се приеме, че сключените едновременно договор за маркетингови услуги и договор за летищно обслужване могат да се разглеждат като съставляващи една-единствена сделка.

(308) По-нататък Комисията припомня, че договорът за маркетингови услуги е свързан с обслужването на въздушни маршрути от Ryanair на летище Angoulême. Комисията счита, че търговските отношения между SMAC и Ryanair, от една страна, и между SMAC и AMS, от друга страна, могат да се разглеждат само в рамките на разкриването от Ryanair на маршрута Angoulême — London Stansted. Във връзка с това е важно да се посочи, че одит, изготвен за счетоводния отчет на местните органи на Charente ([171]), представя Ryanair като директен получател на „помощи за маркетинг“, които авиокомпанията изисква за разкриване на евентуален нискотарифен маршрут. По този начин френските органи подчертават, че споразуменията от 2008 г. съставляват съгласуван и общ договорен механизъм, който не може да бъде разделян. Следователно е видно, че от гледна точка на SMAC като договаряща се страна съществува неделима връзка между договора за маркетингови услуги и въздушните маршрути, обслужвани от Ryanair на летище Angoulême.

(309) Тази оценка се подкрепя и от условията в договора за маркетингови услуги, от които се вижда, че този договор се основава на поетия от Ryanair ангажимент да обслужва маршрута, който успоредно с това е предмет на договора за летищно обслужване. В член първи от договора за маркетингови услуги, който се отнася за предмета на споразумението, във връзка с това се посочва, че „настоящото споразумение се основава на ангажимента на Ryanair да обслужва въздушен маршрут между летище Angoulême и Лондон. Първоначалното полетно разписание ще бъде за 3 полета седмично през пролетно-летния сезон, освен ако това е невъзможно поради непреодолими обстоятелства“. Комисията освен това отбелязва, че някои клаузи от договора за маркетингови услуги директно посочват Ryanair дотолкова, че да се приема като част от договора, макар че разменените волеизявления са направени официално между SMAC и AMS. Например в условията на член 7 от договора за маркетингови услуги се посочва, че „ако споразумението бъде прекратено от Ryanair в някой момент преди края на третата година от действието му, Ryanair

([170]) Решение на Съда от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисията, T-196/04, Сборник, стр. II-3643.
([171]) Проведено от Alliance ELSA проучване от 14 юни 2006 г., в което се определят перспективите пред летищата Angoulême Brie-Champnier и Cognac-Chanteaubernard след 1 януари 2007 г.

ще плати на SMAC неустойка в размер на 50 000 EUR за четвъртата година и 25 000 EUR за петата година, пропорционално за всяка година и според полетното разписание“. Освен това в доклада за представяне, предоставен на комисията за тръжната процедура, се посочва, че SNC-Lavalin предлага през 2013 г. да се открие нов маршрут до Британските острови, обслужван от нискотарифна авиокомпания, „ако SMAC даде съгласие за исканата помощ за маркетинг, която се оценява на 30 до 35 EUR на заминаващ пътник“. Следователно тези разпоредби установяват връзка между направения избор за управлението на летище Angoulême и договора за маркетингови услуги.

(310) Твърдението на Ryanair в рамките на настоящата процедура, според което сключването на договора за маркетингови услуги между летището и AMS не е имало за цел увеличаване на процента на запълване на обслужваните от Ryanair полети по маршрута Angoulême—Лондон, не може да постави под съмнение това заключение. Предметът на договора за маркетингови услуги е бил предоставяне на рекламно пространство на уебсайта на Ryanair за популяризиране на Angoulême като дестинация за пътуване сред посетителите на уебсайта на Ryanair и следователно — сред клиентите на тази авиокомпания. Ако следователно се предположи, че твърдението на Ryanair е вярно и договорът за маркетингови услуги не би могъл да доведе до увеличаване на броя на пътниците, превозвани от Ryanair до/от Angoulême, тогава трудно може да се разбере какъв интерес би могло да има летището да сключи такъв договор за маркетинг.

(311) Вследствие на това разходите, свързани с договора за маркетингови услуги, са произтичали за SMAC от разкриването на маршрута Angoulême — London Stansted. От гледна точка на SMAC ползите от този договор биха могли да се изразят единствено чрез допълнителни приходи, свързани с трафика на пътници по маршрута Angoulême — London Stansted, който е бил единственият маршрут, обслужвана от Ryanair на летище Angoulême.

(312) Следователно договорът за маркетингови услуги е неделим от сключения едновременно с него договор за летищно обслужване и от услугите за въздушен транспорт, които съставляват неговия предмет. Освен това представените по-горе данни показват, че при отсъствието на въпросните въздушни маршрути (и следователно на договора за летищно обслужване, който се отнася до тях), договорът за маркетингови услуги не би имал никакво разумно икономическо обяснение за летище Angoulême и поради това не би бил сключен. По онова време Ryanair е била единствената голяма авиокомпания, която е извършвала полети до това летище и която би могла да увеличи трафика. Ако летището би искало да насърчи трафика по други маршрути, обслужвани от други авиокомпании, конкурентни на Ryanair, може с основание да се счита, че то не би се рекламирало на уебсайта на Ryanair. И наистина, както беше посочено по-горе, в договора за маркетингови услуги изрично се посочва, че неговото основание е в ангажимента на Ryanair да обслужва въздушен маршрут между летище Angoulême и London Stansted и освен това предвижда маркетингови услуги, които целят главно да се осигури популяризирането на този маршрут.

(313) В заключение, предвид горепосочените данни Комисията счита, че договорите за маркетингови услуги и за летищно обслужване (по-нататък наричани споразуменията от 2008 г.), които съставляват една-единствена сделка, следва да се анализират заедно с цел да се определи дали представляват държавна помощ.

9.1.3.2. Относно ползите, които оператор в условията на пазарна икономика би могъл да очаква от договорите за маркетингови услуги, и относно цената, която би бил готов да плати за тези услуги

(314) За да се приложи в конкретния случай принципът на оператор в условията на пазарна икономика, поведението на CCI d'Angoulême и на SMAC, в качеството им на страни по споразуменията от 2008 г., следва да се сравни с това на хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, натоварен с управлението на летище Angoulême.

(315) При анализиране на така определената сделка следва да се оценят ползите, които този хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, воден от перспективи за рентабилност, би могъл да очаква от маркетинговите услуги. В това отношение не следва да се взема под внимание само по себе си общото въздействие на такива услуги върху туризма и стопанската дейност в региона. Единственото, което има значение, е ефектът от тези услуги върху рентабилността на летището, тъй като това е единственото, което хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика би взел предвид.

(316) За тази цел маркетинговите услуги могат да стимулират натовареността на въздушните маршрути, предвидени в съответните договори за маркетингови услуги и договори за летищно обслужване, тъй като те са разработени за популяризиране на тези маршрути. Дори този ефект да носи полза, на първо място, за съответната авиокомпания, може да се смята, че управляващият орган на летището също има полза. Действително увеличаването на броя на пътниците би могло да намери изражение за управляващия орган на летището в нарастване на приходите от някои летищни такси, както и на приходите от невъздухоплавателни дейности, произтичащи по-специално от дейността на паркинги, ресторанти и други търговски обекти.

(317) Следователно не може да се отрече, че оператор в условията на пазарна икономика, който управлява летище Angoulême на мястото на CCI-aéroport и SMAC, би могъл да вземе предвид този положителен ефект при обмисляне на сключването на договора за маркетингови услуги и на съответния договор за летищно обслужване. Той би го направил, като оцени въздействието на съответния въздушен маршрут върху бъдещите приходи и разходи и като вземе предвид в този контекст броя на пътниците, използващи тези маршрути, който би отразил положителния ефект от маркетинговите услуги. Освен това този ефект би бил оценен за целия срок на обслужване на въпросните маршрути, както е предвиден съгласно договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги.

(318) Когато управляващ орган на летище сключва договор, в който се предвиждат действия за популяризиране на някои въздушни маршрути, наистина е възможно той да предвижда коефициент на запълване (или коефициент на натовареност) ([172]) по съответните въздушни маршрути и да го вземе под внимание при оценяване на бъдещите приходи. По този въпрос Комисията отбелязва мнението на Ryanair, според което договорите за маркетингови услуги не се изразяват единствено в разход за управляващия орган на летището, а също и във възможна полза.

(319) Освен това следва да се определи дали за хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, експлоатиращ летище Angoulême на мястото на CCI-aéroport и SMAC, биха могли основателно да се очакват и остойностят други ползи освен тези, които произтичат от положителния ефект върху натовареността на въздушните маршрути, за които се отнася договорът за маркетингови услуги, по време на срока на обслужване на тези маршрути, както е предвиден съгласно договора за маркетингови услуги или договора за летищно обслужване.

(320) Тази теза се поддържа от някои заинтересовани трети страни, сред които по-специално Ryanair в проучването му от 17 януари 2014 г. Проучването от 17 януари 2014 г. се основава на идеята, според която получените маркетингови услуги от такъв управляващ орган на летище като CCI-aéroport и SMAC могат да подобрят имиджа на марката на летището и като следствие от това трайно да стимулират броя на пътниците, използващи това летище, не само по въздушните маршрути, за които се отнасят договорът за маркетингови услуги и договорът за летищно обслужване, за срока на експлоатация, предвиден в този договор. От това проучване по-специално е видно, че според Ryanair маркетинговите услуги могат да окажат трайни положителни ефекти върху натовареността на летището и след изтичане на срока на действие на договора за маркетингови услуги.

(321) Във връзка с това най-напред следва да се отбележи, че никакви данни от досието не подсказват, че при сключването на договора за маркетингови услуги, който е обект на официалната процедура по разследване, управляващият орган на летището е предвиждал, а още по-малко определял количествено, произтичащи от договорите за маркетингови услуги евентуални положителни ефекти, простиращи се отвъд въздушните маршрути, предвидени в този договор, или от гледна точка на времето — простиращи се отвъд изтичането на срока на договора. Впрочем от своя страна Франция не е предложила метод, който би позволил да се оцени евентуалната стойност, която хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище Angoulême на мястото на CCI-aéroport и SMAC, би придал на тези ефекти в момента на оценяване на целесъобразността на сключването на споразуменията от 2008 г. Следователно, дори да се предположи, че тези ефекти са реални, те в никакъв случай не са били взети предвид от управляващите органи на летището при подписването на договорите с AMS и Ryanair.

(322) Освен това, що се отнася до трайния характер на тези ефекти, въз основа на наличната информация той също изглежда доста несигурен. Може да се предположи, че популяризирането на Angoulême и региона на уебсайта на Ryanair би могло да подтикне хората, които търсят в този уебсайт, да закупят билети от Ryanair до Angoulême в момента, в който са имали достъп до рекламата или малко по-късно. За сметка на това е малко вероятно споменът за тази реклама, видяна при посещение на уебсайта на Ryanair, да се е запазил и да е повлиял на покупките им на самолетни билети след като са минали няколко седмици. Една рекламна кампания би могла да има траен ефект, когато рекламните дейности се осъществяват с помощта на едно или няколко средства за реклама, на които потребителите са обект често в продължение на определен период. Например такъв траен ефект би могла да произведе рекламна кампания по най-разпространените телевизионни канали и радиостанции, много посещаваните уебсайтове и/или поредица от рекламни билбордове, разположени на открито или на публични места, ако потребителите имат пасивен и многократен достъп до тези средства. За разлика от това рекламна дейност, ограничена единствено до уебсайта на Ryanair, е малко вероятно да има ефект, който значително да превишава срока на провеждане на рекламната дейност. Нещо повече, дори и притежателите на най-известните марки продължават да ги рекламират чрез маркетингови кампании, което не би имало разумно икономическо основание, ако трябва да се следва аргументацията на Ryanair.

(323) И наистина е много вероятно за повечето хора посещението на уебсайта на Ryanair да не е достатъчно често, за да се припише само на него траен спомен за популяризирането на даден регион, осъществено на този уебсайт. Това мнение се подкрепя съществено от два факта. Първо, според договора за маркетингови услуги популяризирането на региона на Angoulême на началната страница на уебсайта на Ryanair се обобщава в пет параграфа от 150 думи в раздела „Петте най-важни неща, които да направите“ на страницата за дестинацията Angoulême — Cognac и в наличието на обикновена връзка на началната страница на www.ryanair.com към посочен от SMAC уебсайт за ограничени, всъщност много кратки, периоди от време (24, 17 и 12 дни годишно за първите три години). Както естеството на тези

([172]) Коефициентът на запълване или коефициент на натовареност се определя като дела на заетите места във въздухоплавателните средства, използвани за обслужване на съответния въздушен маршрут.

рекламни дейности (наличието на обикновена връзка с ограничена промоционална стойност), така и кратката им продължителност, вероятно са ограничили силно техния ефект във времето след приключването им, още повече че тези дейности са се ограничавали единствено до уебсайта на Ryanair и не са били свързани с други средства. Второ, другите маркетингови дейности, предвидени в сключения с AMS договор, са се отнасяли единствено до страницата на уебсайта, отнасяща се за дестинацията Angoulême. Много вероятно е повечето хора да не посещават често тази страница и да го правят само ако вече имат потенциален интерес към тази дестинация.

(324) По този начин, ако маркетинговите услуги биха могли да стимулират натовареността на въздушните маршрути, за които се е отнасял договорът за маркетингови услуги, по време на осъществяването на тези услуги, много вероятно е този ефект да е бил нулев или пренебрежим след изтичане на този период или за други маршрути.

(325) Впрочем от проучванията на Ryanair от 17 и 31 януари 2014 г. е видно, че ползите от договори за маркетингови услуги, които се простират отвъд въздушните маршрути, за които се отнасят тези договори, и от срока на обслужване на тези маршрути, както е предвиден в договора за маркетингови услуги и договора за летищно обслужване, са изключително несигурни и не могат да бъдат определени количествено със степен на достоверност, която би могла да се приеме за достатъчна от разумен оператор в условията на пазарна икономика.

(326) Така например според проучването от 17 януари 2014 г. „*[…] бъдещи нарастващи печалби след изтичането на предвидения срок на договора за летищно обслужване са несигурни по своя характер*“. В това проучване освен това се предлагат два метода за предварително оценяване на положителните ефекти от договори за маркетингови услуги — подход, основан на паричните потоци (cash flow), и подход, основан на капитализацията.

(327) Основаният на паричните потоци подход се изразява в това да се оценят ползите от договори за маркетингови услуги и от договори за летищно обслужване под формата на бъдещи приходи, генерирани в ръководния субект на управляващия орган на летището от маркетинговите услуги и от договора за летищно обслужване, след като се приспаднат съответните разходи. Основаният на капитализацията подход се изразява в това да се разглежда подобряването на имиджа на марката на летището в резултат на маркетинговите услуги като нематериален актив, придобит на цената, предвидена в договора за маркетингови услуги.

(328) В проучването обаче се подчертава степента на затрудненията, до които води основаният на капитализацията подход, и по този начин се демонстрира липсата на надеждност на резултатите, които могат да се получат при такъв метод, и поради това се отдава предпочитание на метода, основан на паричните потоци. В проучването по-специално се посочва: „*Подходът на „капитализация“ би следвало да взема под внимание единствено дела на разходите за маркетинг, дължими въз основа на нематериалните активи на едно летище. Възможно е обаче да се окаже трудно да се определи делът на разходите за маркетинг, които имат за цел генериране на бъдещи приходи за летището (т. е. инвестиция в базата на нематериалните активи на летището), за разлика от тези, които генерират действителни приходи за летището*“. В проучването се подчертава още, че „*за да се приложи подходът на „капитализация“ е необходимо да се прецени средната продължителност на времето, през което летището ще бъде в състояние да задържи даден клиент вследствие на маркетинговата кампания на AMS. На практика би било много трудно да се прецени средната продължителност на запазване на клиентите вследствие на кампания на AMS, тъй като липсват достатъчно данни*“.

(329) На свой ред в проучването от 31 януари 2014 г. се предлага практическо приложение на основания на паричните потоци подход. Според този подход ползите от договорите за маркетингови услуги и от договорите за летищно обслужване, които продължават и след изтичането на договора за маркетингови услуги, приемат формата на „крайна стойност“, изчислена към датата на изтичане на срока на договора. Тази крайна стойност се изчислява на основата на нарастващите печалби, които се очакват от договорите за летищно обслужване и за маркетингови услуги през последната година от действието на договора за летищно обслужване. Тези печалби продължават и през следващия период, чиято продължителност е равна на срока на договора за летищно обслужване, коригиран в зависимост от степента на растеж на пазара на въздушен транспорт в Европа и с коефициент на вероятност, предвиден да отразява капацитета на договора за летищно обслужване и на договора за маркетингови услуги да допринесат за печалбата на летището след изтичане на срока на действие на договорите. Според проучването от 31 януари 2014 г. този капацитет за генериране на трайни ползи е резултат от редица фактори, „включващи по-голяма известност и по-силна марка, както и външни мрежови фактори и редовни пътници“, без това да се уточнява повече. Освен това при този метод се взема под внимание сконтов процент, който отразява цената на капитала.

(330) Що се отнася до коефициента на вероятност, в проучването се предлага ставка от 30 %, която се смята за предпазлива. В проучването, което е твърде теоретично, обаче не се дава никаква сериозна обосновка — било то количествена или качествена — за това. То не се позовава на нито един елемент, характерен за дейността на Ryanair или за пазарите на въздушен транспорт или на летищно обслужване, за да подкрепи тази ставка от 30 %. В проучването не се установява никаква връзка между тази ставка и факторите, които се споменават съвсем накратко (известност, силна марка, външни мрежови фактори и редовни пътници), предвидени да продължат ползите от договорите за летищно обслужване и за маркетингови услуги и след изтичането на срока им на действие. И накрая, в проучването по никакъв начин не се прави позоваване на специфичното съдържание на маркетинговите услуги, предвидени в различните договори с AMS, за да се анализира до каква степен тези услуги биха могли да окажат влияние върху горепосочените фактори.

(331) Освен това в проучването по никакъв начин не се доказва, че при изтичането на срока на договор за летищно обслужване и на договор за маркетингови услуги ползите, които са генерирали у ръководния субект на управляващия орган на летището през последната година от срока на действие на договорите, могат да продължат и в бъдеще с някаква степен на вероятност. В проучването не се обосновава значението на степента на растеж на пазара на въздушен транспорт в Европа с оглед оценяване на ефектите от един договор за летищно обслужване и договор за маркетингови услуги за дадено летище.

(332) Следователно е малко вероятно „крайна стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод, да бъде взета под внимание от предпазлив оператор в условията на пазарна икономика, който би оценявал интереса да сключи договор.

(333) Следователно от проучването от 31 януари 2014 г. е видно, че методът на паричните потоци може да даде само твърде несигурни и съвсем ненадеждни резултати, също както и методът на „капитализация“.

(334) Освен това нито Франция, нито която и да било друга трета заинтересована страна са предоставили факти, които да са в състояние да докажат, че предложеният от Ryanair метод в това проучване, или което и да било друго проучване, които имат за цел да се отчетат количествено ползите, които биха продължили след изтичането на срока на договорите за летищно обслужване и на договорите за маркетингови услуги, би бил действително използван от управляващи органи на регионални летища, сравними с това на Angoulême. Впрочем Франция не е направила никакъв коментар относно проучванията от 17 и 31 януари 2014 г. и следователно не е одобрила заключенията в рамките на настоящата процедура.

(335) Нещо повече, както беше посочено по-горе, маркетинговите услуги, които са обект на настоящата официална процедура по разследване, са насочени открито към лицата, които биха могли да използват маршрута, който се има предвид в договора за маркетингови услуги. Ако този маршрут не бъде подновен при изтичане на договора за летищно обслужване, изключително малка е вероятността маркетинговите услуги да могат да продължат да оказват положителни ефекти върху натовареността на летището след изтичането на този срок. Впрочем много трудно е управляващ орган на летище да оцени вероятността дадена авиокомпания да поиска да продължи да обслужва даден маршрут след изтичане на срока, за който е поела задължение да го обслужва в договора за летищно обслужване. Нискотарифните авиокомпании по-конкретно са показали, че управляват по много динамичен начин разкриването и закриването на маршрути. При сключването на сделка като разглежданата в тази официална процедура по разследване предпазлив оператор в условията на пазарна икономика не би могъл да разчита на желанието на авиокомпанията да продължи обслужването на съответния маршрут след изтичането на срока на договора.

(336) Освен това, и с цел по-голяма изчерпателност, следва да се отбележи, че крайна стойност, изчислена по предложения от Ryanair метод в проучването ѝ 31 януари 2014 г., е положителна (и следователно има положителен ефект върху прогнозираната рентабилност на договора за летищно обслужване и на договора за маркетингови услуги) само когато допълнителната печалба, очаквана от тези договори през последната година от действието на договора за летищно обслужване, е положителна. В действителност методът се изразява в това да се изходи от допълнителната печалба, очаквана през последната година от действието на договора за летищно обслужване, и тя да продължи в бъдеще, като се приложат два коефициента. Първият коефициент представлява общия растеж на европейския пазар на въздушен транспорт и отразява увеличаването на очаквания трафик. Вторият е коефициент от 30 %, който представя схематично вероятността изпълнението на договорите, които са изтекли, да благоприятства сключването на сходни договори в бъдеще, които да могат да генерират подобни финансови потоци. По този начин, ако очакваната бъдеща допълнителна печалба е отрицателна през последната година от действието да договора за летищно обслужване, крайната стойност също ще бъде отрицателна и по този начин ще отрази факта, че при сключването на договори, сходни с току-що изтеклите, има вероятност, също както и при тях, рентабилността на летището да намалява с всяка година.

(337) В проучването от 31 януари 2014 г. такава вероятност се разглежда съвсем бегло, като само се посочва в бележка под линия, без коментари и обосновки: „[…] не може да бъде изчислена никаква крайна стойност, ако нетните допълнителни печалби от плащанията на AMS са отрицателни през последната година от разглеждания период“ ([173]). Както впрочем ще бъде демонстрирано по-нататък, всички договори, разглеждани в настоящото дело, водят до прогнозни допълнителни потоци, които в нетна актуализирано стойност са отрицателни за всяка година, а не само общо. Така за тези договори „крайна стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод, ще бъде нулева или дори отрицателна. Следователно вземането предвид на такава крайна стойност не би поставило под въпрос заключението, съгласно което различните договори предполагат икономическо предимство.

(338) В заключение, от горепосоченото е видно, че единствената реална полза, която разумен оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от договор за маркетингови услуги и която той би взел под внимание като количествено изражение при оценяване на интереса да сключи такъв договор, съчетан с договор за летищно обслужване, би била възможен положителен ефект от маркетинговите услуги върху броя на пътниците, използващи маршрутите, за които е сключен въпросният договор, за срока на обслужване на тези маршрути, както е предвиден в договора. Комисията счита, че другите евентуални ползи биха били оценени като твърде несигурни, за да се вземат предвид като количествено изражение, и в действителност такива теоретични ползи не са били взети предвид от управляващите органи на летище Angoulême при сключването на въпросните споразумения.

([173]) Проучване от 31 януари 2014 г., бележка под линия 17, свободен превод на английския текст: *„[…] не може да бъде изчислена никаква крайна стойност, ако нетните допълнителни печалби от плащанията на AMS са отрицателни през последната година от разглеждания период*“.

9.1.3.3. Относно сравнимостта на летище Angoulême с други европейски летища

(339) Съгласно новите насоки, за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика наличието на помощ в полза на авиокомпания, която използва дадено летище, по принцип може да се изключи, щом като начислената за летищно обслужване цена отговаря на „пазарна цена, или ако може да бъде доказано чрез предварителен анализ, т.е. основан на наличните към момента на предоставянето на мярката сведения и от предвидимото към този момент развитие, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището“ ([174]).

(340) Освен това съгласно новите насоки „*Когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпаниите, 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*“ ([175]). Все пак, когато става дума за първия подход (сравняване с „пазарна цена“) Комисията се съмнява, че е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата, и счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпании ([176]).

(341) Във връзка с това следва да се отбележи, че по правило от прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика чрез позоваване на средна цена, наблюдавана на други подобни пазари, може да се направи заключение, когато такава цена може с разумно основание да се определи или извлече от други пазарни показатели. При все това този метод не може да има същото значение в случая с летищни услуги. Действително структурата на приходите и разходите може да се различава твърде съществено при отделните летища. Всъщност тези приходи и разходи зависят от състоянието на развитие на летището, от броя на авиокомпаниите, които то обслужва, от капацитета му по отношение на трафика на пътници, от състоянието на инфраструктурата и на свързаните с нея инвестиции, от регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и от загуби и задължения, поети от летището в миналото ([177]).

(342) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както е видно от конкретния случай, търговските практики между летищата и авиокомпаниите не се основават на списък с публично обявени цени, когато се отнася до индивидуални услуги. В действителност тези търговски отношение са много разнообразни. Те включват споделяне на рисковете по отношение на натовареността и на произтичащите търговски и финансови отговорности, разширяване на механизмите за стимулиране, както и различия при разпределението на рисковете по време на действието на договорите. Вследствие на това сделките много трудно могат да бъдат сравнявани помежду им въз основа на цена за ротация или за пътник.

(343) Ryanair смята, че прилагането на принципа на разумен инвеститор в условията на пазарна икономика може да бъде осъществено, като за база за сравнение се използват някои европейски летища. Във връзка с това от Ryanair смятат, че някои европейски летища могат да бъдат използвани като заместители на летище Angoulême поради приликите си с него ([178]). В проучването, предоставено за тази цел на Комисията, се сравняват таксите, платени от Ryanair на летище Angoulême, с таксите, които авиокомпанията плаща на тези летища, които са приети за сравними с него. Ryanair заключава, че таксите, прилагани от тези други летища, са по-ниски в сравнение с използваните от летище Angoulême.

(344) Комисията обаче счита, че възприетият в горепосоченото проучване метод е неприложим, доколкото се ограничава до услугите и плащанията, произтичащи от договора за летищно обслужване, без да взема предвид договора за маркетингови услуги. По този начин, както вече беше посочено, Комисията смята, че критерият за оператор в условията на пазарна икономика следва да се прилага след съвместен анализ на тези два свързани договорни документа. Следователно заключенията от сравнителния анализ, предоставен от Ryanair, не могат да бъдат приети.

(345) Поради това таксите, платени от Ryanair за летищни услуги на други летища, не могат да служат като база за сравнение за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

([174]) Вж. точка 53 от новите насоки.
([175]) Вж. точка 66 от новите насоки.
([176]) Вж. точки 59 и 61 от новите насоки.
([177]) Вж. Решението на Комисията, цитирано по-горе в бележка под линия 69, съображения 88 и 89.
([178]) Ryanair се позовава в анализа си на направено от службата Oxera проучване от 25 юни 2012 г.

(346) Освен това Комисията отбелязва, че реално платената от Ryanair цена за използване на летищните услуги на летище Angoulême е била отрицателна за 2008 и 2009 г. Разбира се, отрицателна цена, предоставена от управляващ орган на летище на дадена авиокомпания поради ниво на летищни такси, което не покрива разходите за съответните услуги, може да е в съответствие с разумните изчисления на оператор в условията на пазарна икономика. Но само при условие че тази отрицателна цена бъде компенсира за определен период от очаквано повишаване на приходите, генерирани от обслужването на един въздушен маршрут, независимо дали тези приходи ще бъдат с произход, свързан с въздухоплаването, или не. Следователно в конкретния случай не би било възможно приходите от невъздухоплавателни дейности да бъдат достатъчни и те не са могли да бъдат развити в необходимите и достатъчни мащаби за петгодишния срок на договора за летищно обслужване.

(347) И накрая, летищата, за които би могла да е оправдана отрицателна цена, са малко на брой и не присъстват в избраната извадка. Във връзка с това Комисията счита, че характеристиките на летищата, включени в извадката, са твърде разнородни, за да предлагат база за задоволителен анализ ([179]).

(348) Освен това Ryanair не е посочила защо изброените в проучването летища са достатъчно сравними по отношение на обема на трафика, вида на трафика, вида и нивото на летищното обслужване, наличието на голям град в близост до летището, на броя на жителите в зоната на обслужване, на просперитета в зоната около тях и на съществуването на други географски зони, от които биха могли да бъдат привлечени пътници ([180]). Впрочем нито Франция, нито друга заинтересована страна се е позовала на съществуването на летища, които са достатъчно сравними с летище Angoulême по отношение на тези различни критерии.

(349) При тези обстоятелства Комисията счита, че в настоящия контекст и като се вземат под внимание всички данни, с които тя разполага, няма причина да се отклонява от подхода, препоръчан в новите насоки за въздухоплаването за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика към отношенията между летища и авиокомпании, а именно предварителен анализ на допълнителната (или инкрементална) рентабилност. Този подход е оправдан поради факта, че управителен орган на летище има обективен интерес да сключи сделка с авиокомпания, след като може с разумно основание да очаква тази сделка да подобри печалбите (или да намали загубите) му, съпоставено хипотетично със ситуация, при която тази сделка не би била сключена, независимо от каквото и да било сравнение.

9.1.3.4. Заключение относно условията за прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика

(350) От всичко изложено дотук е видно, че за да приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика към споразуменията от 2008 г., Комисията следва да анализира съвместно договора за маркетингови услуги и договора за летищно обслужване, сключени едновременно, и следва да определи дали хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност и управляващ летище Angoulême на мястото на CCI-aéroport и SMAC, би сключил тези договори. За тази цел следва да се определи допълнителната рентабилност на споразуменията от 2008 г. за целия период на действие, както би я оценил оператор в условията на пазарна икономика към момента на сключването на договорите, като вземе предвид:

— бъдещия допълнителен трафик, очакван от изпълнението на споразуменията от 2008 г., като се отчитат ефектите от маркетинговите услуги върху процента на запълване на маршрутите, за които се отнасят договорите,

— бъдещите допълнителни приходи, очаквани от изпълнението на споразуменията от 2008 г., включително приходите от авиационни такси и от услуги за наземно обслужване вследствие на маршрутите, за които се отнасят договорите, както и постъпващите от невъздухоплавателни дейности приходи, които се генерират от допълнителния трафик вследствие на изпълнението на споразуменията,

— бъдещите допълнителни разходи, които се очакват от изпълнението на споразуменията от 2008 г., включително разходите за експлоатация и евентуалните разходи за допълнителни инвестиции вследствие на маршрутите, за които се отнасят договорите, както и разходите за маркетингови услуги.

(351) Резултатът от тези изчисления трябва да бъдат бъдещи годишни парични потоци, съответстващи на разликата между допълнителните приходи и разходи, които да бъдат актуализирани, ако това е необходимо, с процент, който отразява цената на капитала за управляващия орган на летището. Положителна актуализирана нетна стойност по принцип показва, че разглежданите договори не предоставят никакво икономическо предимство, докато отрицателна актуализирана нетна стойност разкрива наличието на такова предимство.

([179]) Единият избран критерий за сравнение се основава на принадлежността към категорията на летищата, чийто трафик е под един милион пътници годишно. При условие че летищните такси, прилагани от летище Angoulême, се сравняват с тези на летища, чийто годишен трафик е от няколкостотин хиляди пътници годишно, направеният в резултат на това анализ се основава на недостатъчно прецизна база, за да бъде приемлива.

([180]) Вж. новите насоки, точка 60.

(352) Следва да се отбележи, че в рамките на такава оценка доводите на Ryanair, според които цената на маркетинговите услуги, получени от SMAC, е равна или по-ниска от това, което може да се разглежда като „пазарна цена“ за такива услуги, са неуместни. Действително оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, не би бил склонен да получи такива услуги, дори на цена по-ниска от или равна на „пазарната цена“, ако предвижда, че въпреки положителния ефект от тези услуги върху натовареността на съответните въздушни маршрути допълнителните разходи в резултат от договорите ще превишат допълнителните приходи в актуализирана стойност. В действителност при такива цифри „пазарната цена“ ще надхвърли готовността тя да бъде плащана и следователно логично би се стигнало до отказ от въпросните услуги.

(353) Поради същите причини фактът, че предвидените в договора за летищно обслужване цени могат да са по-високи от или равни на начисляваните от управляващи органи на летища цени, които трудно могат да бъдат сравнявани, е без значение в контекста на настоящия анализ, тъй като не може да се очаква, че тези цени ще доведат до достатъчно допълнителни приходи за покриване на допълнителните разходи.

9.1.3.5. Прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика

(354) За целите на оценяването на споразуменията от 2008 г. и предвид горепосоченото следва да се припомни, че както наличието, така и значението на елементите на помощ в тези договори следва да се оценяват, като се взема предвид преобладаващото състояние към момента на сключването им ([181]), и по-специално с оглед на наличните по това време сведения и предвидимото развитие.

(355) В представените от френските органи данни се подчертава, че SMAC е поискал да се извърши предварително проучване, което е било представено на 14 юни 2006 г. ([182]) В него се разглеждат перспективите за летище Angoulême след 1 януари 2007 г. Без да се навлиза в подробности, в документа са посочени общите кумулирани цифри във връзка с разкриването на обслужван от Ryanair маршрут между Angoulême и Лондон. За потенциален трафик от 100 000 пътници годишно резултатът от проучването е следният:

	Година 1	Година 2	Година 3
Отрицателен баланс по отчета за дейността	56 000	56 000	56 000
Помощ за маркетинг	560 000	560 000	560 000
Годишен разход за сметка на SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Документът не съответства на бизнес план, за какъвто Комисията е готова да направи анализ за спазването на критерия за оператор в условията на пазарна икономика. Всъщност данните, послужили като отправни за изготвянето на тези прогнози, не са прецизирани и възприетите хипотези не са достатъчно подробни. Освен това оценката е изготвена за период от три години, докато още преди сключването им е било определено, че споразуменията от 2008 г. трябва да бъдат изпълнявани в продължение на пет години. И накрая, това проучване е осъществено много преди споразуменията от 2008 г. То не би могло да определи дали изпълнението на тези споразумения с Ryanair/AMS, както би могло да се предвиди преди сключването им, са достатъчно изгодни за управляващия орган на летището.

(357) Във всеки случай Комисията констатира, че тези прогнози по-скоро установяват, че SMAC — като управляващ орган на летище Angoulême — не е действал в съответствие с поведението на разумен оператор в условията на пазарна икономика. Действително от това предварително проучване от 2006 г. е видно, че по това време SMAC вече не е могъл да пренебрегне факта, че разкриването на маршрут, свързващ Angoulême и Лондон и обслужван от нискотарифна авиокомпания, вероятно ще доведе до значителни оперативни загуби и следователно до необходимост от по-голямо финансиране.

(358) Следователно, въпреки тази информация, с която SMAC е разполагал към момента на сключване на споразуменията от 2008 г., синдикатът не е сметнал за необходимо да изготви бизнес план или някакъв друг равностоен предварителен икономически анализ за договорите, които ще сключва с Ryanair и AMS, който да подкрепи от икономическа гледна точка решението му да поеме тези ангажименти.

([181]) Вж. например Решение на Съда от 19 октомври 2005 г. по дело Freistaat Thüringen/Комисия, T-318/00, Recueil, стр. II-4179, точка 125.

([182]) Това проучване е осъществено от Alliance ELSA.

(359) Според Ryanair отсъствието на бизнес план към момента на сключване на договори като разглежданите в официалната процедура по разследване не може да се използва като доказателство за неспазване на принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(360) Във връзка с това отсъствието на бизнес план или по-общо на някакъв анализ с числови данни за рентабилността, изготвен преди сключването на даден договор, представлява сериозен показател за факта, че принципът на оператор в условията на пазарна икономика не е бил спазен. Това в още по-голяма степен важи за конкретния случай, тъй като управляващият орган на летище Angoulême е разполагал преди сключването на споразуменията от 2008 г. с информация, която е могла да постави под съмнение икономическата му рентабилност при сключването на договор за разработване на нискотарифен маршрут до Лондон.

(361) В този контекст Комисията счита за полезно да посочи, че Франция не е предоставила никакви данни, въз основа на които би могло да се установи, че към момента на сключването на споразуменията от 2008 г. управляващият орган на летището е осъществил анализ на поетия риск по отношение на ползите, които е възможно да произтекат от тези споразумения. Вместо това Франция подчертава, че решението на SMAC се е основавало на желанието да запази летище Angoulême и че то е било ръководено от цел за регионално развитие. Впрочем това твърдение е допълнителен показател, който подсказва, че сключването на споразуменията от 2008 г. с Ryanair и AMS по принцип не се е ръководело от перспективи за рентабилност.

(362) Комисията счита, че това заключение се потвърждава от оценката ѝ за това какъв би бил анализът на рентабилността, осъществен от разумен оператор в условията на пазарна икономика по отношение на споразуменията от 2008 г.

(363) За тази цел Комисията е изготвила свой собствен анализ, основавайки се само на допълнителните разходи и приходи във връзка със споразуменията от 2008 г., както би ги оценил предварително оператор в условията на пазарна икономика в съответствие с новите насоки. По-долу са посочени приетите хипотези и резултатите от анализа.

(364) В контекста на този анализ Комисията счита за уместно да припомни, че след приемането на новите насоки както Франция, така и заинтересованите страни са поканени да представят мнения относно прилагането в настоящото дело на разпоредбите на тези насоки (вж. съображения 8 и 9). В случая нито Франция, нито заинтересованите страни са оспорили по същество подхода на Комисията, според която, след като е невъзможно да се определи подходящ елемент за сравнение за целите на определянето на реална пазарна цена за предоставяните услуги на авиокомпаниите от страна на летищата, най-подходящият критерий за целите на оценката на сключените между тези две страни споразумения е предварителен анализ на допълнителната им рентабилност.

а) Времеви хоризонт

(365) Когато оценява интереса да сключи договор за летищно обслужване и/или договор за маркетингови услуги, операторът в условията на пазарна икономика би избрал като времеви хоризонт за своята оценка или срока на действие на въпросните споразумения, или периода, предвиден във всеки от договорите поотделно. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи по време на периода на действие на договорите.

(366) Няма основание да се приема по-продължителен период. В действителност към датите на сключване на споразуменията разумен оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на подновяване на споразуменията след тяхното изпълнение при същите или при различни условия. Това важи в още по-голяма степен, тъй като при нормални условия разумен управляващ орган не би пренебрегнал факта, че нискотарифните авиокомпании като Ryanair са били и продължават да са известни с това, че променят дейността си много динамично, независимо дали става въпрос за разкриване или закриване на маршрути или за увеличаване или намаляване на честотата на полетите с цел да се адаптират към промените на пазара.

(367) Също така следва да се отбележи, че в рамките на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика фактът, че Ryanair не е обслужвала определени маршрути през целия период, предвиден в споразуменията от 2008 г., не е взет под внимание, тъй като този факт не е бил нито известен, нито предвидим към момента на сключването на тези споразумения.

(368) В изложението по-нататък Комисията ще разгледа хипотезите, приети при анализа на сключените с Ryanair/AMS споразумения от 2008 г., по отношение на трафика, допълнителните приходи и разходи, преди да представи последователно равносметката от анализа на тези споразумения.

б) Допълнителен трафик и прогнозен брой на ротациите

(369) Направеният от Комисията анализ се основава на допълнителния трафик (т.е. броя на допълнителните пътници), който операторът в условията на пазарна икономика, управляващ летище Angoulême на мястото на SMAC, би могъл да прецени при сключване на споразуменията от 2008 г. С други думи, става въпрос да се прецени броят на пътниците, който би могъл да очаква управляващият орган на летище Angoulême през 2008 г., а именно като вземе за пример обслужвания от Ryanair маршрут Angoulême—Лондон по време на изпълнението на договора.

(370) Прогнозният допълнителен трафик е бил определен като функция на натовареността, предвидена за маршрута Angoulême—Лондон в договорите за летищно обслужване и за маркетингови услуги, и на годишния брой на ротациите.

(371) Освен това Комисията е взела предвид капацитета на използваните от Ryanair въздухоплавателни средства, а именно Boeing 737-800, проектирани със 189 места.

(372) Така Комисията изгражда хипотезата за коефициент на запълване от 85 % на полет. Става дума за благоприятна за Ryanair хипотеза, тъй като коефициент от 85 % представлява по-висока стойност. Този коефициент освен това е малко по-висок от средната стойност за полетите, обслужвани от Ryanair по нейната мрежа ([183]), и е по-висок от или равен на коефициента на запълване, предложен от Франция за различните договори в своето изграждане на анализите на рентабилността. При все това Комисията счита, че този висок коефициент на запълване може да бъде възприет, дори ако става въпрос за благоприятна хипотеза, като това се прави с цел да се отрази вероятен благоприятен ефект от маркетинговите услуги върху натовареността на въздушните маршрути, за които се отнасят различните договори, и при отсъствието на други количествени данни за предвидимото въздействие на тези услуги върху коефициента на запълване.

Когато периодът на действие на даден договор не е съвпадал с пълни календарни години, Комисията е отчитала това, като е изчислявала прогнозния трафик за всяка година от срока на действие на договора пропорционално на броя на дните от годината, в които договорът е трябвало да се прилага.

в) Допълнителни приходи

(373) По отношение на споразуменията от 2008 г., които са обект на нейния анализ, Комисията се е стремила да определи допълнителните приходи, т.е. получените в резултат от сделката приходи, както би ги предвидил оператор в условията на пазарна икономика.

(374) Във връзка с това и като прилага принципа за съвкупното отчитане на приходите Комисията счита, че следва да се вземат предвид приходите от въздухоплавателни и от невъздухоплавателни дейности.

(375) Що се отнася до приходите от въздухоплавателни дейности, те се изразяват в прихода от различни такси, които авиокомпаниите заплащат на управляващия орган на летището, а именно:

— „такса за кацане“, която е определена сума за ротация,

— „пътническа такса“, която е определена сума за пътник, и

— таксата, плащана за услуги по наземно обслужване, която в договора за летищно обслужване е под формата на фиксирана сума за ротация.

(376) В споразуменията от 2008 г. сумата на пътническата такса и на таксата за кацане са определени директно. Съгласно член 7.1 от договора за летищно обслужване нивото на пътническата такса е било определена въз основа на тарифите, приети от летище Angoulême. В член 7.3 от договора за летищно обслужване обаче се предвиждат промоционални отстъпки, приложими през първите три години. Тези отстъпки са 57,25 % за първата година, равняващи се на 1,18 EUR, 48 % за втората година, равняващи се на 1,44 EUR, и 24 % за третата година, равняващи се на 2,10 EUR. Освен това в член 7.2 от същия договор се определят таксите за кацане на 252,29 EUR за едно кацане. Поради това определените в договора суми са били възприети и при анализа.

(377) Освен това в член 7.4 от договора за летищно обслужване се уточнява, че таксата за наземно обслужване е 195 EUR за първата година. В този член също така се е предвиждало от втората година таксата да бъде увеличена на 245 EUR. Поради това Комисията е възприела тази сума в своя анализ.

(378) За да изчисли резултата от трите горепосочени авиационни такси, който икономически оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от договора, Комисията е използвала прогнозите за броя на ротациите (за таксата за кацане и за таксата за наземно обслужване) и за допълнителния трафик (за пътническата такса), определени в договора, и ги е умножила по единичните суми на таксата, както са посочени по-горе.

(379) Що се отнася до приходите от невъздухоплавателни дейности, те по принцип са почти пропорционални на броя на пътниците. Действително дейността на паркингите, ресторантите и другите търговски обекти, разположени на летището, зависи от броя на пътниците. Същото се отнася и за приходите, реализирани от управляващия орган на летището във връзка с неговите дейности. При все това в конкретния случай значителна част от приходите от невъздухоплавателни дейности са резултат от разходи на служителите на оператора и на други предприятия, когато пътническият трафик на летище Angoulême не е достатъчен.

([183]) Вж. http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Що се отнася до размера на допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности, Комисията счита, че вероятно разумен оператор в условията на пазарна икономика би го изчислил към момента на подписване на договорите, като се основава на общите приходи от невъздухоплавателни дейности на летището непосредствено преди сключването на договора. В конкретния случай приходите от невъздухоплавателни дейности са до голяма степен резултат от разходи на служители на оператора и на предприятията, разположени на летището, когато пътническият трафик не е достатъчен. И накрая, според предоставената от Франция информация размерът на допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности, произтичащи единствено от търговския трафик, могат да се изчислят на […] EUR годишно. Комисията счита, че тази оценка изглежда разумна.

г) Допълнителни разходи

(381) Допълнителните разходи, които би могъл да очаква предварително от всяка сделка (което включва, според случая, договор за летищно обслужване и договор за маркетингови услуги) оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летището на мястото на управляващите органи на летище Angoulême, попадат в следните три категории:

— разходите за закупуване на маркетинговите услуги,

— допълнителните разходи за инвестиции, дължащи се на осъществените в резултат на сделката инвестиции,

— допълнителните разходи за експлоатация, а именно разходите за експлоатация (персонал, различни покупки), които биха били направени при осъществяването на сделката.

(382) Що се отнася до разходите във връзка с договорите за маркетинг, Комисията е взела предвид сумите, предвидени в договора за маркетингови услуги. В член 3.1 от сключения с Ryanair договор за маркетингови услуги са предвидени маркетингови услуги на стойност 400 000 EUR през първата година, 300 000 EUR през втората и 225 000 EUR през третата година. Следователно това са сумите, които Комисията е приела като разходи за маркетинговите услуги.

(383) Както и при прогнозите за трафика, прогнозните плащания за маркетинг не представляват непременно действително платените суми, тъй като определени събития след сключването на договорите биха могли да доведат до отклонения от предвидените в началото суми. Такъв по-специално е случаят, когато договорът би подлежал на предсрочно прекратяване. При все това тези събития не следва да се вземат под внимание при прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, тъй като те възникват след сключването на договорите. За да оцени рентабилността на споразуменията от 2008 г., всеки оператор в условията на пазарна икономика би се позовал на сумите, предвидени при сключването на договора.

(384) Що се отнася до допълнителните разходи за инвестиции, такива не са били приети, доколкото никакви данни от досието не показват, че оператор в условията на пазарна икономика би очаквал, че ще трябва да осъществи определени инвестиции основно вследствие на договорите, които са предмет на официалната процедура по разследване.

(385) За да оцени допълнителните разходи за експлоатация, които са били предвидими при сключването на споразуменията от 2008 г., Комисията следва да се основава на данните от анализа на управляващия орган на летището, тъй като тя не е в състояние сама да прецени начина, по който даден договор може да повлияе на различните разходни пера на летището.

(386) Комисията отбелязва, че тази оценка е направена от CCI-aéroport и SMAC преди подписването на споразуменията от 2008 г. и следователно е била на разположение в момента на сключването на тези договори.

д) Представяне на резултатите във връзка с договорите, сключени с Ryanair и AMS

(387) След като е определила по този начин всички допълнителни приходи и допълнителни разходи във връзка с договора, които оператор в условията на пазарна икономика би предвидил, Комисията е в състояние да определи за споразуменията от 2008 г., и то година по година за целия им предвиден срок на действие, сконтираните допълнителни парични потоци (приходи минус разходи). Резултатите са представени по-долу.

Таблица 12

Сконтирани допълнителни парични потоци от споразуменията от 2008 г.

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Коефициент на запълване	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Брой пътници на полет	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Брой пътници на ротация	322	322	322	322	322
Ротации от април до октомври	93	93	93	93	93
Общ брой пътници	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Тарифа на таксите	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Такса за преминаване	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Такси за кацане за ротация	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Такса за обработка за ротация	195	245	245	245	245

Допълнителни приходи	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Приход от пътническата такса	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Приход от таксата за кацане	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Приход от таксата за обработка	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Допълнителни разходи	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Обработка и посрещане	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
от които за персонал	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
от които други	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Маркетинг	400 000	300 000	225 000	0	0
Общо	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Резултат	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Комисията отбелязва, че за споразуменията от 2008 г. всички допълнителни годишни парични потоци са отрицателни, както е посочено в таблица 12, и то въпреки благоприятните за Ryanair хипотези, които Комисията е приела, по-специално по отношение на допълнителния трафик и на допълнителните разходи. Комисията отбелязва също, че това заключение ще продължи да бъде валидно дори ако се изключат напълно допълнителните разходи за експлоатация и като допълнителни разходи се приемат само разходите за покупка на маркетинговите услуги.

(389) Поради това Комисията счита, че споразуменията от 2008 г., сключени от SMAC с Ryanair и AMS, предоставят икономическо предимство в полза на последните две. Тъй като това предимство е резултат от специфични договорни разпоредби, сключени със съответната авиокомпания, то има избирателен характер.

9.1.4. *Засягане на търговията и конкуренцията*

(390) Когато финансова помощ, предоставена от държава членка, засилва позицията на дадено предприятие в сравнение с другите предприятия, конкуриращи се във вътреобщностната търговия, трябва да се счита, че последните са засегнати от тази помощ. В съответствие с установената съдебна практика ([184]), за да бъде счетено, че дадена държавна мярка нарушава конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.

(391) След влизането в сила на третата част от либерализацията на въздушния транспорт на 1 януари 1993 г. ([185]) въздушните превозвачи могат да обслужват свободно полети по вътрешни въздушни маршрути и да се ползват от неограниченото разрешение за каботажни превози. Освен това според Съда *„когато едно предприятие действа в сектор, където съществува ефективна конкуренция сред производителите в различните държави членки, всяка помощ, оказвана на това предприятие от страна на публичноправните органи, може да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията дотолкова, че поддържането му на пазара пречи на конкурентните предприятия от други държави членки да увеличават пазарния си дял и намалява шансовете им да увеличат износа си“* ([186]).

(392) В настоящия случай може да се приеме, че разглежданите мерки са били в състояние да намалят разходите за обслужване на даден маршрут и да насърчат операторите да преместят даден маршрут от едно летище на друго. Поради това Комисията смята, че разглежданите мерки нарушават конкуренцията и засягат търговията в рамките на Европейския съюз.

9.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(393) Предвид горепосоченото Комисията счита, че в резултат на споразуменията от 2008 г. Ryanair и AMS са се възползвали от държавна помощ.

9.2. **Съвместимост с вътрешния пазар**

(394) Разглежданата държавна помощ представлява оперативна помощ. Съответно подобна помощ може да бъде обявена за съвместима само при изключителни и надлежно обосновани обстоятелства.

(395) Освен това от съдебната практика на Съда ([187]) следва, че Франция би трябвало да посочи на какво правно основание разглежданата помощ е могла да се разглежда като съвместима с вътрешния пазар и да докаже, че са налице всички условия за съвместимост. Поради това в решението за откриване на процедурата Комисията прикани Франция да посочи евентуални правни основания за съвместимостта, както и да установи дали са изпълнени приложимите условия за съвместимост, по-специално в случай че въпросната помощ трябва да се разглежда като помощ за започване на стопанска дейност, предоставена за разкриване на нови маршрути. Франция обаче никога не е твърдяла, че разследваната помощ представлява помощ за започване на стопанска дейност, съвместима с вътрешния пазар, и освен това не е предложила други основания за съвместимост, нито доводи, с които би могло да се обоснове обявяването на съвместимост. Нещо повече, никоя трета заинтересована страна не е представила данни, които да могат да докажат съвместимостта на тези мерки с вътрешния пазар.

(396) При все това Комисията счита за целесъобразно да разгледа до каква степен тази помощ би могла да бъде обявена за съвместима във връзка с приноса ѝ за разкриването на нови маршрути.

([184]) Решение на Съда от 30 април 1998 г. по дело Het Vlaamse Gewest/Комисия, T-214/95, Recueil, стр. II-717.
([185]) 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).
([186]) Вж. по специално Решение на Съда от 21 март 1991 г. по дело Италия/Комисия, C-305/89, Recueil, 1991 г., стр. I-1603.
([187]) Решение на Съда от 28 април 1993 г. по дело Италия/Комисия, C-364/90, Recueil, стр. I-02097, точка 20.

(397) В това отношение в новите насоки се казва: *„Що се отнася до помощите за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпании, 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 авиокомпании 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 авиокомпании, отпусната преди 4 април 2014 г.“* ([188]).

(398) От своя страна насоките от 2005 г. гласят, че „Комисията ще оценява съвместимостта на всяка помощ за финансиране на летищната инфраструктура или помощ за започване на стопанска дейност, предоставена без нейното разрешение и която следователно нарушава член 88, параграф 3 от Договора, въз основа на настоящите насоки, ако изплащането на помощта е започнало след публикуване на насоките в *Официален вестник на Европейския съюз*. В останалите случаи Комисията ще извършва оценка въз основа на правилата, които са били в сила към момента на започване на изплащането“ ([189]).

(399) Тъй като споразуменията от 2008 г. са сключени след влизането в сила на насоките от 2005 г., тези насоки представляват приложимото правно основание.

(400) Във връзка с това в точка 27 от насоките от 2005 г. се уточнява, че оперативната помощ, отпусната на авиокомпаниите (като помощ за започване на стопанска дейност), може да се обяви за съвместима с вътрешния пазар само при изключителни обстоятелства и при спазването на строги условия в непривилегировани региони в Европа, т.е. в регионите, които се ползват от дерогацията, посочена в член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, най-отдалечените региони и слабонаселените области.

(401) Тъй като летище Angoulême не е разположено в такъв тип регион, тази дерогация не може да се приложи за него.

(402) Комисията отбелязва, че нито Франция, нито която и да било трета заинтересована страна са доказали съвместимостта на тези мерки с вътрешния пазар било то въз основа на насоките от 2005 г. или на каквото и да било друго основание.

(403) Поради това, че определените в точка 79 от насоките от 2005 г. критерии за помощите за започване на стопанска дейност са кумулативни, Комисията счита за целесъобразно да разгледа критериите, предвидени в точка 5.2, букви и) и к) от посочените насоки.

(404) По отношение на критерия от буква и) (бизнес план, който да показва приложимостта и в който да се анализира влиянието на новия маршрут върху конкурентните маршрути) Комисията прикани Франция да посочи дали са били изготвени такива бизнес планове и ако това е така, да ѝ изпрати копия. Нито Франция, нито която и да било трета заинтересована страна са съобщили да съществуват такива бизнес планове. Овен това от декларациите на Ryanair/AMS следва, че не е бил изготвян никакъв бизнес план, който да показва жизнеспособността на маршрута за продължителен период от време след предоставянето на помощта. Не съществуваше никакъв предварителен анализ на основата на данните, които са били на разположение на авиокомпанията към момента на сключване на споразуменията от 2008 г., който да позволи да се установи жизнеспособността на въздушния маршрут между летище Angoulême и London Stansted. Следователно посоченият в буква и) критерий не е изпълнен.

(405) Критерият от буква к) (обжалване) гласи, че трябва да бъдат осигурени и процедури по обжалване на ниво държава членка, за да се обезпечи недискриминационната процедура по предоставяне на помощ. Комисията отбелязва, че към момента на сключване на споразуменията от 2008 г. не е била предвидена никаква процедура за обжалване срещу дискриминация при предоставянето на помощ за започване на стопанска дейност. Следователно посоченият в буква к) критерий също не е изпълнен.

9.3. **Заключение**

(406) Споразуменията от 2008 г., сключени от SMAC с Ryanair и AMS, които са предмет на настоящата процедура, представляват държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

10. **ОБЩО ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(407) В съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС държавата членка е длъжна да подаде уведомление за всякакви планове за предоставянето или изменението на помощта. Заинтересованата държава членка не може да започне прилагането на предложените мерки, докато тази процедура не доведе до постановяването на окончателно решение. В конкретния случай френските органи не са подали уведомление за компенсациите, получени от управляващите органи на летище Angoulême, нито за споразуменията от 2008 г. Освен това помощта е била платена още преди Комисията да вземе окончателно решение в това отношение.

([188]) Точка 174 от новите насоки.
([189]) Точка 85 от насоките от 2005 г.

(408) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че компенсациите, получени от летище Angoulême, представляват неправомерна държавна помощ, която обаче е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(409) За разлика от това сумите, платени в рамките на изпълнението на споразуменията от 2008 г. за дейността на Ryanair и AMS, представляват държавна помощ, която е неправомерна и е несъвместима с вътрешния пазар.

11. **ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ**

(410) Съгласно установената съдебна практика, когато Комисията установи, че дадена помощ е несъвместима с вътрешния пазар, тя е компетентна да задължи съответната държава да отмени или измени тази помощ ([190]). Съгласно член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ([191]) „*[к]огато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя (наричано по-долу „решение за възстановяване“). Комисията не изисква възстановяване на помощта, ако това противоречи на общ принцип на правото на Общността*“.

(411) Целта на Комисията, когато изисква от съответната държава възстановяване на несъвместимата с вътрешния пазар помощ, е да се възстанови съществувалото преди това положение ([192]). В това отношение Съдът счита, че тази цел е постигната, когато получателите са възстановили сумите, предоставени посредством неправомерна помощ, като така са изгубили предимството, което са имали спрямо своите конкуренти. По този начин положението отпреди предоставянето на помощта е възстановено ([193]).

(412) В конкретния случай е видно, че няма общ принцип на правото на Съюза, който да противоречи на възстановяването на така установената неправомерна помощ. По-специално нито Франция, нито заинтересованите трети страни са предоставили доводи в този смисъл.

(413) От това следва, че Франция трябва да вземе всички необходими мерки, за да възстанови от Ryanair и AMS предоставените неправомерни помощи посредством споразуменията от 2008 г.

(414) Сумите на помощта, които следва да бъдат възстановени, се определят по следния начин. Споразуменията от 2008 г. следва да се разглеждат като довели до еднаква годишна сума на помощ за всяка година, през която споразуменията са се изпълнявали. Всяка от тези суми се изчислява въз основа на отрицателната част от предвидимия към момента на сключването на споразуменията от 2008 г. допълнителен паричен поток (приходи минус разходи), посочен в таблица 12. Тези суми съответстват на сумите, които би следвало да се предвидят за приспадане всяка година от сумата за маркетингови услуги (или които би следвало да се предвидят за добавяне към летищните такси и таксите за наземно обслужване, начислени на авиокомпаниите), за да бъде актуализираната нетна стойност на договора положителна, или казано с други думи — той да бъде в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(415) За да се вземе под внимание действителното предимство, получено от Ryanair и AMS при изпълнението на споразуменията от 2008 г., посочените в предходното съображение суми биха могли да бъдат коригирани с помощта на доказателства, предоставени от Франция, в зависимост от i) разликата между, от една страна, установените впоследствие действителни плащания, извършени от Ryanair като такса за кацане и пътническа такса и за услуги за наземно обслужване според договора за летищно обслужване, и от друга страна, прогнозните парични потоци (предварителни), съответстващи на тези приходни пера и посочени в таблица 12, и ii) разликата между, от една страна, установените впоследствие действителни плащания за маркетинг, извършени в полза на Ryanair и на AMS в изпълнение на договора за маркетингови услуги, и от друга страна, съответстващите им прогнозни разходи за маркетинг (предварителни), както са посочени в таблица 12.

(416) Освен това Комисията счита, че действителното предимство, получено от Ryanair и AMS, е ограничено до реалната продължителност на прилагането на споразуменията от 2008 г. Всъщност след прекратяването на тези споразумения Ryanair и AMS не са получавали суми под формата на плащания за маркетинг. Следователно сумите на помощта, изчислени както е посочено по-долу и свързани със споразуменията от 2008 г., са сведени до нула за годините, през които изпълнението на споразуменията е преустановено (по-специално поради предсрочно прекратяване по взаимно съгласие на страните).

([190]) Решение на Съда от 12 юли 1973 г. по дело Комисия/Германия, C-70/72, Recueil, стр. I-00813, точка 13.
([191]) Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).
([192]) Решение на Съда от 14 септември 1994 г. по дело Испания/Комисия, C-278/92, C-279/92 и C- 280/92, Recueil, стр. I-4103, точка 75.
([193]) Решение на Съда от 17 юни 1999 г. по дело Белгия/Комисия, C-75/97, Recueil, I-03671, точки 64 и 65.

(417) В таблица 13 е представена съответната информация за сумите, въз основа на които е изчислен размерът за възстановяване. Тези суми се състоят от прогнозните допълнителни парични потоци (приходи минус разходи), произтичащи от прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, но с намаления за годините, през които не е настъпил падежът им.

Таблица 13

Информация за сумите за възстановяване по споразуменията от 2008 г.

Индикативен размер на помощта, получена по схемата (EUR) ([1])					Индикативен размер на помощта, която следва да бъде възстановена (EUR) (Главница)
2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) По отношение на изчисляването на лихвата се приема, че помощта е предоставена на 31 декември съответната година.

(418) Както беше обяснено по-горе, Комисията счита, че за целите на прилагането на правилата за държавната помощ Ryanair и AMS съставляват един-единствен икономически субект, както и че договорите за маркетингови услуги и за летищно обслужване, сключени едновременно на 8 февруари 2008 г., следва да се разглеждат като съставляващи една-единствена сделка. Поради това Комисията счита, че Ryanair и AMS са солидарно отговорни за цялостното възстановяване на помощта, получена по споразуменията от 2008 г.

(419) Размерът на действително платената помощ от 2008 до 2009 г. при изпълнение на споразуменията от 2008 г. възлиза общо на приблизително 868 695 EUR.

(420) Френските органи следва да си възстановят посочената сума в срок от 4 месеца, считано от датата на уведомлението за настоящото решение.

(421) Във връзка с това френските органи следва също да добавят към размера на помощта лихвите за възстановяване, изчислени от датата, на която разглежданата помощ е била предоставена на предприятията, а именно от всяка ефективна дата на плащане на помощта, до действителното ѝ възстановяване ([194]) в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([195]). Като се има предвид, че в конкретния случай паричните потоци, които съставляват тази помощ, са сложни и са осъществени на няколко дати през годината, както и постоянно — за някои приходни категории, Комисията счита, че за изчисляване на лихвите за възстановяване е допустимо да се приеме, че моментът на плащане на разглежданата помощ е в края на годината, т.е. на 31 декември всяка съответна година.

(422) В случай че дадена държава членка е изправена пред непредвидими затруднения или пред обстоятелства, които Комисията не е взела предвид, държавата членка може да представи тези проблеми за проучване от страна на Комисията заедно с предложения за подходящи изменения. В такъв случай Комисията и държавата членка си сътрудничат добросъвестно с оглед преодоляване на затрудненията при пълно спазване на разпоредбите ([196]) на ДФЕС.

(423) Поради това Комисията приканва Франция да представи на Комисията без забавяне всякакви проблеми, които могат да възникнат при изпълнение на настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Плащанията, осъществени от департамент Charente, голямата община на агломерацията Angoulême и обединението на общините от Braconne Charente по споразумението от 23 май 2002 г. относно условията за финансиране на експлоатацията и развитието на летище Angoulême Brie Champniers, както и от смесения синдикат на летищата в департамент Charente по

([194]) Вж. член 14, параграф 2 от Регламент № 659/99 (посочен по-горе).
([195]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г.за прилагането от 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).
([196]) Вж. Решение на Съда от 2 февруари 1989 г. по дело Комисия/Германия, C-94/87, Recueil, стр. 175, точка 9 и Решение на Съда от 4 април 1995 г. по дело Комисия/Италия, C-348/93, Recueil, стр. 673, точка 17.

договора за подизпълнение за управление от 22 януари 2009 г. и акта за поемане на ангажимент от 8 август 2011 г. в полза съответно на Търговско-промишлената камара на Angoulême и дружество SNC-Lavalin, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, предоставена неправомерно от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Плащанията в полза на Ryanair и Airport Marketing Services, осъществени от смесения синдикат на летищата в департамент Charente по договора за летищно обслужване и по договора за маркетингови услуги, сключени на 8 февруари 2008 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, предоставена неправомерно от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

Член 2

1. Плащанията, осъществени от департамент Charente, голямата община на агломерацията Angoulême и обединението на общините от Braconne Charente по споразумението от 23 май 2002 г. относно условията за финансиране на експлоатацията и развитието на летище Angoulême Brie Champniers, както и от смесения синдикат на летищата в департамент Charente по договора за подизпълнение за управление от 22 януари 2009 г. в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême, представляват държавна помощ, съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС

2. Плащанията, осъществени от смесения синдикат на летищата в департамент Charente в полза на дружество SNC-Lavalin по акта за поемане на ангажимент от 8 август 2011 г., са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС, при условие че Франция докаже на Комисията, че общата платена сума за целия срок на договора не превишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, направени при изпълнение единствено на задълженията за обществена услуга, с изключение на разходите, свързани с търговското развитие на платформата, като това включва разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал.

3. До четири месеца след изтичане на срока на договора, сключен през 2011 г. между смесения синдикат на летищата в Charente и SNC-Lavalin, Франция представя на Комисията доклад, който доказва, че размерът на компенсацията, предоставена на SNC-Lavalin, включително разумна норма на възвръщаемост на инвестирания капитал, е в съответствие, за целия срок на действие на договора, с член 5 от Решение 2012/21/ЕС.

4. Помощите, предоставени в полза на Ryanair и Airport Marketing Services от смесения синдикат на летищата в департамент Charente по договора за летищно обслужване и по договора за маркетингови услуги, сключени на 8 февруари 2008 г. с Ryanair и Airport Marketing Services, са несъвместими с вътрешния пазар.

Член 3

1. Франция следва да направи необходимото за възстановяването от получателите на помощта, посочена в член 2, параграф 4. Ryanair и Airport Marketing Services са солидарно задължени да възстановят помощта.

2. Сумите, които следва да се възстановят, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателите, до датата на действителното им възстановяване.

3. Лихвата се начислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и съгласно Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ([197]) за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

4. Франция отменя всички неизвършени плащания на помощта, посочена в член 2, параграф 4, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 4

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 2, параграф 4, се извършва незабавно и ефективно.

2. Франция осигурява изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

([197]) Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 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 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

Член 5

1. В срок от два месеца от уведомяването за настоящото решение Франция изпраща на Комисията следната информация:

а) сумите на помощта за възстановяване съгласно член 3;

б) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;

в) документи, доказващи, че на получателите е наредено да възстановят помощта.

2. Франция информира редовно Комисията за напредъка по предприетите на национално равнище мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 2, параграф 4. При поискване от страна на Комисията тя предоставя незабавно информация относно вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя и подробна информация относно сумите на помощта и лихвите, които вече са възстановени от получателите.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател