РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1227 НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2014 година

относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia

(нотифицирано под номер C(2014) 5085)

(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 25 януари 2007 г. френските органи уведомиха Комисията в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“) за мярка в полза на дружество Airport Marketing Services (наричано по-нататък „AMS“) — 100 % дъщерно дружество на авиокомпанията Ryanair Limited (наричана по-нататък „Ryanair“) — под формата на договор за маркетингови услуги, сключен с последната. Френските органи са уведомили за мярката като за държавна помощ. Тъй като мярката вече е била приведена в действие от френските органи, тя е регистрирана от Комисията в регистъра на неправомерните помощи под номер NN 12/07.

(2) По искане на френските органи на 20 февруари 2007 г. и на 16 юли 2007 г. бяха организирани работни срещи със службите на Комисията.

(3) С писмо от 26 февруари 2007 г. Комисията прикани френските органи да предоставят допълнителна информация. Поради липсата на отговор в определения срок на 15 юни 2007 г. на френските органи беше изпратено напомняне. С писмо от 12 юли 2007 г. френските органи предоставиха исканата информация.

(4) С писмо от 28 ноември 2007 г. Комисията уведоми френските органи за решението си да открие официалната процедура по разследване в приложение на член 108, параграф 2 от ДФЕС.

(5) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 15 февруари 2008 г. ([3]) Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разглежданата мярка.

(6) На 18 декември 2007 г. и на 29 януари 2008 г. френските органи поискаха определеният им срок да бъде удължен, за да представят мнението си относно решението за откриване на процедурата. С писма от 4 януари 2008 г. и от 1 февруари 2008 г. Комисията прие срокът да бъде удължен до 28 февруари 2008 г.

(7) Мнението на френските органи беше изпратено на Комисията на 2 юни 2008 г.

([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“). Двете групи от разпоредби 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 41, 15.2.2008 г., стр. 11, и ОВ C 96, 31.3.2012 г., стр. 22.

([3]) ОВ C 41, 15.2.2008 г., стр. 11.

(8) Комисията получи мнението на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn (Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn, наричана по-нататък „CCIPB“) на 25 февруари 2008 г. ([4]), на AMS ([5]), на авиокомпания Ryanair и на Асоциацията на европейските авиокомпании (Association of European Airlines, наричана по-нататък „AEA“) — с писма от 14 март 2008 г., както и на авиокомпания Air France — на 19 март 2008 г. ([6]) С писмо от 11 юни 2008 г. Комисията предаде тези мнения на Франция, като ѝ даде възможност да ги коментира.

(9) С писмо от 7 юли 2008 г. френските органи уведомиха Комисията, че нямат коментари по мненията на третите страни.

(10) По искане на френските органи на 4 ноември 2008 г. беше организирана среща между службите на Комисията и представителите на CCIPB. По време на срещата Комисията информира френските органи, че е наела независим консултант, който да ѝ помогне при анализирането на разглежданите договори (наричан по-нататък „консултантът“). Консултантът представи доклада си на 30 март 2011 г.

(11) С писмо от 17 март 2011 г. Комисията поиска от френските органи допълнителни сведения. С писмо от 13 април 2011 г. френските органи поискаха удължаване на срока до 1 юни 2011 г. — срок, който службите на Комисията приеха с писмо от 6 май 2011 г. С писмо от 30 май 2011 г. френските органи предоставиха отговор с исканите данни.

(12) С писмо от 11 април 2011 г. Комисията поиска от Ryanair да предостави допълнителна информация. Ryanair отговори с писмо от 31 август 2011 г. Комисията предаде тези мнения на Франция за коментар с писмо от 11 октомври 2011 г. С писмо от 21 ноември 2011 г. френските органи уведомиха Комисията, че не желаят да изпращат коментари в отговор на тези мнения.

(13) С писмо от 25 януари 2012 г. Комисията уведоми Франция за решението си да разшири официалната процедура по разследване, открита през 2007 г., за да включи различни мерки в полза на авиокомпании, използващи летище Pau, както и в полза на управляващия летището орган. Решението на Комисията беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 31 март 2012 г. ([7]) Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разглежданите мерки.

(14) С писмо от 22 февруари 2012 г. Комисията поиска от френските органи допълнителни сведения. С писмо от 28 февруари 2012 г. френските органи поискаха определеният им срок да бъде удължен, за да представят мнението си относно решението от 25 януари 2012 г., както и определеният им срок в писмото на Комисията от 22 февруари 2012 г. Комисията прие тези срокове да бъдат удължени до 27 март 2012 г. С писмо от 29 март 2012 г. френските органи предоставиха отговор на писмото на Комисията от 22 февруари 2012 г. и мнението си относно решението за разширяване на процедурата.

(15) В рамките на разширяването на процедурата Комисията получи мнения от CCIPB — на 30 април 2012 г. ([8]), от AMS — на 30 април 2012 г. ([9]), и от авиокомпания Ryanair — на 30 април 2012 г. ([10]) С писмо от 31 май 2012 г. Комисията предаде тези мнения на Франция за коментар. С писмо от 13 юни 2011 г. Франция посочи, че няма да коментира.

(16) С писмо от 26 април 2012 г. Комисията поиска от френските органи допълнителни сведения. Френските органи предоставиха отговор с писмо от 10 май 2012 г.

(17) С писмо от 10 април 2013 г. Ryanair изпрати на Комисията две записки, изготвени от дружество Oxera, и анализ, изготвен от професор Damien P. McLoughlin. С писмо от 3 май 2013 г. Комисията изпрати тези документи на френските органи за коментар. С писмо от 7 юни 2013 г. Франция посочи, че няма да коментира.

([4]) На 14 април 2008 г. Комисията поиска от CCIPB неповерителен вариант на нейното мнение. На 16 април 2008 г. CCIPB потвърди, че нейното мнение не съдържа поверителни данни, които да не могат да бъдат предоставени на френските органи.

([5]) На 10 април 2008 г. Комисията поиска от дружество AMS неповерителен вариант на неговото мнение. На 19 май 2008 г. дружество AMS представи на Комисията неповерителния вариант на своето мнение.

([6]) С писмо от 13 март 2008 г. Air France поиска удължаване на срока за изпращане на мнение относно решението от 28 ноември 2007 г. — срок, който Комисията прие на 17 март 2008 г.

([7]) ОВ C 96, 31.3.2012 г., стр. 22.

([8]) На 14 май 2012 г. CCIPB потвърди, че това мнение не съдържа поверителни данни, които да не могат да бъдат предоставени на френските органи.

([9]) На 1 май 2012 г. дружество AMS представи на Комисията неповерителния вариант на своето мнение.

([10]) Ryanair потвърди, че това мнение не съдържа поверителни данни.

(18) С писмо от 14 ноември 2013 г. Комисията поиска допълнителни сведения от Франция.

(19) С писмо от 16 декември 2013 г. Комисията изпрати на френските органи за коментар доклада на консултанта. Франция не предостави мнение в определения срок.

(20) На 19 декември 2013 г. Франция поиска удължаване на определения ѝ срок, за да отговори на искането за сведения от 14 ноември 2013 г. Комисията прие срокът да бъде удължен до 23 януари 2014 г. При липсата на отговор в този срок с писмо от 24 януари 2014 г. Комисията отправи до Франция напомняне, като определи допълнителен срок от десет работни дни. С писмо от 6 февруари 2014 г. Франция предостави отговор с исканите данни.

(21) Комисията получи мнения от Ryanair на 20 декември 2013 г., 17 януари 2014 г. и 31 януари 2014 г. Тези допълнителни мнения бяха предадени на Франция съответно на 9 януари 2014 г., 23 януари 2014 г. и 4 февруари 2014 г. В свои писма от 29 януари 2014 г., 3 февруари 2014 г. и 21 май 2014 г. Франция уведоми Комисията, че няма да представя мнение.

(22) На 24 февруари, 13 и 19 март 2014 г., след приемането на Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпании ([11]) (наричани по-нататък „новите насоки"), Комисията прикани Франция и заинтересованите страни да представят мненията си относно прилагането на новите насоки към настоящия случай. Франция представи мнение на 19 март 2014 г.

(23) Освен това на 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* ([12]) беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят коментарите си, включително по настоящия случай, с оглед на влизането в сила на новите насоки. Дружество Air France, неправителствената организация Transport & Environment и CCIPB представиха мнения в определения срок. С писмо от 28 май 2014 г. Комисията предаде тези мнения на френските органи. С писмото от 6 юни 2014 г. Франция информира Комисията, че няма да представя мнение.

(24) С писмо от 27 февруари 2014 г. Комисията поиска допълнителни сведения от Франция. На 17 март 2014 г. Франция поиска удължаване на определения ѝ срок, за да отговори на искането за сведения от 27 февруари 2014 г. Комисията прие срокът да бъде удължен до 27 април 2014 г. С писмо от 25 април 2014 г. Франция предостави отговор с исканите данни ([13]).

(25) С писмо от 16 май 2014 г. Комисията поиска допълнителни сведения от Франция. С писмо от 6 юни 2014 г. Франция предостави отговор с исканите данни.

2. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЛЕТИЩЕТО

(26) Както е посочено в решението за откриване на официалната процедура по разследване, летище Pau-Pyrénées (наричано по-нататък „летище Pau") е разположено в департамент Pyrénées-Atlantiques, регион Aquitaine.

(27) Първоначално летището е било държавна собственост, като държавата е възложила експлоатацията му на CCIPB чрез концесия за публично съоръжение, определена до 31 декември 2015 г. с междуведомствено постановление от 12 март 1965 г. (наричано по-нататък „постановлението от 1965 г."), към което е приложена спецификация, в която по-специално се определят съответните задължения на държавата и на CCIPB. Междуведомственото постановление и спецификацията за концесията са били изменяни с четири последователни допълнителни споразумения.

(28) CCIPB е част от мрежата на търговско-промишлените камари. Във Франция търговско-промишлените камари са държавни административни структури. 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 със закон и те са подчинени на административния и финансовия надзор на държавата чрез министъра на финансите, министъра на оборудването и министъра на планирането и териториалното управление, всеки от които действа в своята област на компетентност. Според член R 712-2 от Търговския закон „Надзорът на регионалните и на териториалните търговско-промишлени камари се осигурява от префекта на региона със съдействието на регионалния отговорник за публичните финанси". Като такива надзорните органи трябва да бъдат уведомявани за някои категории важни решения, определени с нормативната уредба (засягащи например бюджета, вземането на заеми, даването на гаранции на трети страни, цесии, поемане или разширяване на финансово участие в граждански или търговски дружества и др.) Тези актове могат да бъдат изпълнявани само ако надзорните органи са били уведомени за тях, като те разполагат с правото да им се противопоставят. Търговско-промишлените камари се управляват от събрание, избрано измежду представителите на членуващите в тях предприятия.

([11]) ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3.
([12]) ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.
([13]) С това писмо Франция изпрати и бележка от CCIPB, посочвайки, че френските органи не споделят съдържащата се в нея оценка. Във всеки случай тази бележка повтаря по същество мнение, което CCIPB вече е изпратила пряко на Комисията.

(29) Управлението на летище Pau следва специално счетоводство, което е отделено от общото счетоводство на CCIPB.

(30) На 1 януари 2007 г. в изпълнение на член 28 от Закон 2004-809 от 13 август 2004 г. относно местните свободи и отговорности държавата е прехвърлила собствеността на летището на обединение на местни органи — смесеният синдикат за летище Pau-Pyrénées (наричан по-нататък „смесеният синдикат“), в който членуват—Регионалният съвет на Aquitaine, Генералният съвет на Pyrénées-Atlantiques, общината на агломерацията Pau Porte des Pyrénées и 14 обединения на общини. За тази цел е сключено споразумение между държавата и смесения синдикат с начало на действие от 1 март 2007 г. Това споразумение е изменено с допълнително споразумение от 12 август 2009 г.

(31) След като става собственик на летището, смесеният синдикат замества държавата като възлагащ орган. Той поема за своя сметка — в приложение на член 28-VI-2° от посочения по-горе Закон от 13 август 2004 г. — предишните договори, и по-специално договора за концесия, сключен със CCIPB. Следователно CCIPB остава оператор на летището преди и след като собствеността е прехвърлена на смесения синдикат.

(32) Летището приема едновременно граждански и военни самолети. В следващата таблица е посочен общият брой пристигащи и заминаващи пътници, използвали летището през периода 2000 — 2013 г.

Таблица 1

Трафик на летище Pau (брой пътници) за периода 2000 — 2013 г.

Година	Общо
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Източник: данни, предоставени от Франция, и от уебсайта на CCIPB

(33) Дейността на Ryanair на летище Pau започва през април 2003 г. През разглеждания период (от 2003 до 2011 г.) Ryanair е обслужвала маршрути до Лондон, Charleroi, Bristol и Beauvais.

(34) През 2010 г. извършените от Ryanair полети са представлявали около 16 % от пътниците на летището. Ryanair преустановява полетите си от летище Pau след изтичане на договорните ѝ задължения с летището на 1 април 2011 г.

(35) Освен Ryanair основната търговска компания, използваща летище Pau, е Air France. Тя обслужва повечето полети от Pau и представлява основната част от трафика на това летище (около 80 % от пътниците).

(36) По време на разследвания период летището е било използвано и от други авиокомпании, по-специално Transavia CV (наричана по-нататък „Transavia“) — дъщерно дружество на групата Air France KLM.

3. МЕРКИ, КОИТО СА БИЛИ ПРЕДМЕТ НА РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ, И ДОКЛАД НА КОНСУЛТАНТА

(37) Мерките, които са предмет на решението за откриване на официалната процедура по разследване, са засягали по-специално обслужването на маршрута, свързващ летищата Pau и London Stansted. Става дума, от една страна, за договора за маркетингови услуги, сключен от CCIPB с AMS през 2005 г., и от друга страна, за договора за летищно обслужване, сключен на същата дата от CCIPB с Ryanair. Посочените договори (наричани по-нататък „договорите от 2005 г.“) са подписани на 30 юни 2005 г. и са сключени за срок от пет години с възможност за продължаване за още пет години.

3.1. *ДОГОВОРИТЕ ОТ 2005 Г., СКЛЮЧЕНИ С AMS И RYANAIR*

3.1.1. ДОГОВОР ЗА МАРКЕТИНГОВИ УСЛУГИ, СКЛЮЧЕН С AMS ЗА МАРШРУТА PAU — LONDON STANSTED

(38) AMS е дъщерно дружество на Ryanair, което разполага с изключителен лиценз за предлагане на маркетингови услуги на уебсайта на Ryanair www.ryanair.com. В предоставения от Франция договор за маркетингови услуги, сключен с AMS (наричан по-нататък „договорът за маркетингови услуги от 2005 г.“), се уточнява: „настоящият договор се основава на ангажимента на Ryanair за ежедневно обслужване на маршрута между Pau и Лондон (Stansted)“ (член 1). Предмет на договора за маркетингови услуги е „определяне на условията, при които Airport Marketing Services ще предоставя на CCIPB специфични маркетингови услуги, предназначени за популяризиране на различните туристически и делови атракции на региона на Pau и на Béarn“, като се уточнява, че „основният инструмент за предоставяне на маркетинговите услуги по настоящия договор е уебсайтът http://www.ryanair.com, който осигурява пряк достъп до целевата група, каквато са потенциалните пътници на нискотарифната авиокомпания Ryanair.“ (член 1.1).

(39) В договора за маркетингови услуги от 2005 г. се определят условията, при които AMS ще осъществява някои рекламни услуги на уебсайта на Ryanair ([14]). Всички тези услуги се основават на:

— „подходящо пространство на съответната страница за дестинацията Pau на уебсайта http://www.ryanair.com за пет (5) параграфа по 150 думи в раздела „Летищни маркетингови услуги Top Five Things To Do“ (петте най-важни неща, които да не пропуснете в Pau) (цена за един параграф годишно според тарифната таблица: 20 000 EUR)“;

— „подходящо пространство върху дясната лента на съответната страница за дестинацията Pau на уебсайта http://www.ryanair.com за наличие на една (1) връзка към посочения от CCIPB уебсайт (цена за една връзка за година според тарифната таблица: 15 000 EUR)“;

— „подходящо пространство в раздел „Top Five Things To Do“ на съответната страница за направлението Pau от уебсайта http://www.ryanair.com за седем (7) връзки към посочените от CCIPB уебсайтове (цена за една връзка за година според тарифната таблица: 10 000 EUR)“;

— „45 (четиридесет и пет) дни в годината наличие на връзка към посочения от CCIPB уебсайт в началната английска страница на уебсайта http://www.ryanair.com (цена на ден според тарифната таблица: 6 000 EUR) (член 3)“.

(40) Въз основа на този договор CCIPB е поела ангажимент да плаща на AMS по 437 000 EUR годишно за целия срок на договора.

3.1.2. ДОГОВОР ЗА ЛЕТИЩНО ОБСЛУЖВАНЕ, СКЛЮЧЕН С RYANAIR ЗА МАРШРУТА PAU — LONDON STANSTED

(41) В сключения с Ryanair договор за летищно обслужване (наричан по-нататък „договорът за летищно обслужване от 2005 г.“) се определят условията за предоставяне на инфраструктурата на летище Pau на разположение в полза на превозвача, по-специално по отношение на услугите за наземно обслужване и предоставянето на помещения за частно ползване. Този договор се отнася за маршрута London Stansted — Pau, разкрит през април 2003 г. Той заменя първоначалния договор, сключен на 28 януари 2003 г., анулиран от административния съд на Pau на 3 май 2005 г.

(42) Предметът на този договор е „да определи едновременно оперативните и финансовите условия, при които Ryanair се задължава да обслужва и осигурява международни търговски полети от и до летището. Освен това […] договорът определя условията за кацане, обслужване и другите услуги, предлагани на Ryanair от летището“ (членове 1.1 и 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) Според член 4 от договора за летищно обслужване от 2005 г. Ryanair ще осигурява редовни и ежедневни услуги за въздушен превоз по маршрута Лондон–Pau и ще плаща на летището таксите, описани подробно в членове 7.1 (регулирани аеронавигационни такси) и 7.2 (нерегулирани аеронавигационни такси).

3.2. *ДОКЛАД НА КОНСУЛТАНТА*

(44) В своя доклад консултантът е разгледал по-специално естеството на маркетинговите услуги и подробностите на летищното обслужване, които са предмет на договорите, сключени от CCIPB с авиокомпании, сред които по-специално и договорите от 2005 г., които е сключила с Ryanair и AMS ([15]).

3.2.1. ДОГОВОРИ ЗА МАРКЕТИНГОВИ УСЛУГИ, СКЛЮЧЕНИ С RYANAIR И AMS

(45) Консултантът е обобщил всички договори за маркетингови услуги на летище Pau, подписани от CCIPB с Ryanair и AMS между 2003 и 2008 г., от които само договорите от 2005 г. са предмет на решението за откриване на процедурата.

(46) Консултантът по специално е:

— проверил доколко определените в договорите за маркетингови услуги тарифи съответстват на тарифите, посочени на уебсайта на AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Според консултанта посочените на уебсайта на AMS тарифи са в съответствие с тарифите, определени в договора за маркетингови услуги от 2005 г.,

— анализирал съотношението между начислените от AMS суми и мащабът на дейността на Ryanair на летище Pau. Според консултанта определянето на тарифите за маркетингови услуги изглежда съответства на развитието на броя на осъществените полети,

— сравнил предоставените от AMS на CCIPB услуги и други маркетингови услуги в интернет, които се предлагат обичайно и при сходни условия.

(47) Консултантът е изразил съмнение относно интереса на CCIPB да подпише договор за такива маркетингови услуги поради следните причини. На първо място, уебсайтът на Ryanair е основно уебсайт за продажба на билети, а не общ уебсайт за продажба на пътувания. Според консултанта уебсайтът на Ryanair следователно изглежда сравним преди всичко с уебсайтове на други авиокомпании, на които обикновено се поместват само малко платени реклами и на които летищата не са рекламодатели. На второ място, консултантът отбелязва, че летищата не могат да се сравняват с другите потенциални рекламодатели на уебсайтове на авиокомпании като Ryanair, доколкото предоставяните от летището услуги на пътниците на Ryanair са неотделими от услугите на самата Ryanair, за разлика от спомагателните услуги, като например настаняване или отдаване на автомобили под наем. И накрая, консултантът най-общо поставя под въпрос целесъобразността на поведението на летища, които биха похарчили собствени средства да плащат на авиокомпании, за да привличат клиенти за полетите, които обслужват, след като тези допълнителни пътници биха донесли преки ползи на същите авиокомпании.

(48) Поради тези причини консултантът заключава, че за едно летище търговският интерес да бъде рекламодател на уебсайта на Ryanair е много слаб.

(49) От друга страна, според консултанта, дори да се предположи, че има такъв интерес, той не е оценен нито от летището, нито от Ryanair. Консултантът отбелязва също, че наличната на уебсайта на Ryanair маркетингова информация е доста кратка и не особено богата, както и че ако рекламата е била оценена като ефикасна (било от летището или от Ryanair), е щяло да бъде направена инвестиция с цел подобряване на качеството и на вида ѝ. Консултантът заключава, че търговската стойност на маркетинговите услуги не е от решаващо значение за страните по договора.

(50) Напротив, по мнението на консултанта регионът на дестинацията би могъл действително да извлече ползи от рекламни услуги, които насърчават клиентите на Ryanair да прекарват там повече време или да консумират повече, след като вече са на място. Консултантът обаче счита, че тъй като договорът е подписан между CCIPB и Ryanair или нейното дъщерно дружество, евентуалните предимства, от които се ползва регионът, следва да бъдат изключени от анализа на договора.

(51) Според консултанта несъответствието между твърде бързо променящия се характер на пазара на онлайн маркетингови услуги и фиксираната тарифна таблица на AMS повдига освен това въпроси относно реалния предмет на дейност на предприятието. Според Ryanair споразумението с AMS е незадължително и управляващите летищата органи не биха го подписали, ако той няма търговска стойност. Консултантът обаче си задава въпроса за натиска, упражнен от Ryanair при преговорите с летището във връзка с обслужването на въздушните маршрути, особено когато няколко близки летища (каквито за Pau са например Tarbes и Biarritz) са се конкурирали за приемането на Ryanair.

([15]) В доклада си консултантът е разгледал различните договори за маркетингови услуги, сключени между CCIPB и Ryanair и AMS, както и договора, сключен с Transavia, в периода между 2002 и 2008 г., договорите за летищно обслужване, сключени между 2002 и 2005 г., финансовите резултати на летището между 2002 и 2007 г. и отражението на маршрута Pau—Лондон Stansted, обслужван от Ryanair, върху счетоводството на летището между 2003 и 2008 г. Следователно този доклад има по-широк предмет от този на решението за откриване на процедурата.

(52) Според консултанта от всички тези факти следва, че стратегията на Ryanair, която стои в основата на сключването на договорите за маркетингови услуги, е да получи субсидия от летището, за да поддържа цените си ниски.

3.2.2. ДОГОВОР ЗА МАРКЕТИНГОВИ УСЛУГИ, СКЛЮЧЕН С TRANSAVIA

(53) Консултантът е проучил също договор за маркетингови услуги, сключен през 2006 г. между CCIPB и авиокомпания Transavia. Този договор не е бил предмет на решението за откриване на процедурата.

3.2.3. ДОГОВОРИ ЗА ЛЕТИЩНО ОБСЛУЖВАНЕ

(54) Консултантът е извършил анализ на различни договори за летищно обслужване, подписани между CCIPB и различните авиокомпании (а именно Ryanair, Air France и Transavia) в периода между 2003 и 2005 г.

(55) Според консултанта цените за летищно обслужване се променят по следния начин: цената за регулираните такси (такса за светлинна сигнализация, такса за кацане, такса за престой и пътническа такса) се получава по тарифна таблица, която се прилага за всички авиокомпании. Приложимата за всяка такса тарифа се актуализира всяка година с коефициент, който зависи от преговорите в рамките на икономическата консултативна комисия на летището. Следователно според консултанта при тарифите за регулираните услуги не може да има разлики между отделните авиокомпании.

(56) Според консултанта, що се отнася до цената на нерегулираните такси (услуги за летищно обслужване), тя варира според авиокомпаниите и е резултат от двустранни търговски преговори.

(57) Консултантът е направил съпоставка между нерегулираните услуги, начислени на Ryanair, и същите услуги, начислени на други авиокомпании (Air France и Transavia). Тази съпоставка се основава едновременно на естеството на услугата и на прилаганата цена.

(58) Консултантът е установил, че услугите за обслужване, предвидени в договорите на тези две компании, изглежда наистина са спазени, и че съществува действителна разлика що се отнася до вида на услугите, предоставяни на различните компании. Компанията Air France реално се ползва от по-пълен набор от услуги. Освен това Ryanair се ползва също така от по-малка еднократна сума (но за по-значима дейност), отколкото Transavia.

(59) Все пак според консултанта, който е сравнил прилаганите като еднократна сума тарифи за Ryanair и за Transavia и тарифата, прилагана за Air France за сравними услуги, при общо сравнимо обслужване, Ryanair се ползва от по-ниска тарифа в размер на ([…] EUR), отколкото прилаганата за Air France ([…] (*) EUR) или за Transavia ([…] EUR). Плащаната цена е около […] % от тази, която плащат другите компании.

(60) Според Франция в изготвеното от консултанта сравнение на летищното обслужване — нерегулирани услуги — не се обобщават правилно резултатите от различните преговори, водени от CCIPB. Франция посочва няколко примера, които обосновават прилагането на тези тарифи, по-специално когато Ryanair не се ползва от някои услуги, предлагани на Air France.

4. МЕРКИ, КОИТО СА БИЛИ ПРЕДМЕТ НА РЕШЕНИЕТО ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

(61) Комисията счете за необходимо да разшири официалната процедура по разследване и да разследва всички договори, сключени от CCIPB с AMS и Ryanair през целия период, през който Ryanair е упражнявала дейността си на летище Pau (от 2003 до 2011 г.), за да определи дали сключените от CCIPB договори с Ryanair и AMS съдържат държавна помощ.

(62) Комисията също така реши да разшири официалната процедура по разследване и по отношение на договора, който CCIPB е подписала с авиокомпания Transavia на 23 януари 2006 г., както и по отношение на различни финансови вноски, направени от публични субекти в полза на летището по време на разследвания период, и чийто списък Франция изпрати на Комисията с писмо от 30 май 2011 г.

(63) Тези мерки са подробно описани по-долу в раздели 4.1 — 4.3.

(*) Търговска тайна

4.1. *ДОГОВОРИТЕ, СКЛЮЧЕНИ МЕЖДУ CCIPB И RYANAIR И AMS*

(64) Решението за разширяване на процедурата обхваща различни договори, сключени от CCIPB с компаниите Ryanair и AMS между 2003 и 2011 г.

4.1.1. ДОГОВОРЪТ ОТ 28 ЯНУАРИ 2003 Г.

(65) Подписаният на 28 януари 2003 г. договор е сключен пряко между CCIPB и Ryanair (а не с дружество AMS). Този договор съдържа разпоредби във връзка с летищното обслужване и с маркетинговите услуги.

(66) В член 2 от договора се посочват задълженията на Ryanair по отношение на CCIPB, както и размерът на летищните такси. В член 3 от договора се уточняват задълженията на CCIPB и се посочва по-специално, че тя следва, изцяло за своя сметка и при следните условия:

а) „да предоставя или осигури предоставянето на обслужване на терминали/летищна инфраструктура за услугите, описани по-конкретно в приложеното приложение А;

б) да упражнява функциите, описани по-конкретно в приложеното приложение Б в областта на връзките с обществеността и на маркетинга;

в) да плати на Ryanair еднократната сума от осемдесет хиляди евро (80 000 EUR) за разкриването на този нов маршрут след подписването на договора;

г) предвид популяризирането, от което се ползва летище Pau благодарение на интернет връзките, предоставени от CCIPB на уебсайта на Ryanair, на рекламата в печатните медии за ниските цени, използвани за заминаване от и пътуване до летище Pau, и на други средства като радио-, телевизионна и външна реклама, избрани от Ryanair, да плаща на Ryanair върху услугите сумата от единадесет евро (11 EUR) за заминаващ пътник от летище Pau, ежемесечно за изтеклия месец и/или чрез приспадане от плащанията, дължими от Ryanair на CCIPB съгласно разпоредбите на член 2, буква б) по-горе, като се определя таван от четиристотин хиляди евро (400 000 EUR) годишно и за ежедневна ротация на услугите;

д) настоящото споразумение е валидно единствено за маршрута Pau—Лондон върху минимална база от един полет и 364 дни в годината. Ако маршрутът Pau—Лондон се развие дотолкова, че да предлага няколко полета на ден, CCIPB няма да плаща никаква добавка. Ако по взаимно съгласие бъдат разкрити други маршрути към Германия, Белгия, Ирландия или Италия, настоящото споразумение ще бъде сключено отново и за разкриването на тези маршрути ще бъде платена същата сума от осемдесет хиляди евро (80 000 EUR), с таван от (400 000 EUR) годишно, изчислени на базата на единадесет евро (11 EUR) на заминаващ пътник. Всеки нов маршрут ще бъде предмет на ново споразумение или на допълнение към настоящото споразумение…“.

(67) В приложение А към споразумението е даден списък на услугите за наземно обслужване и на съпътстващите ги услуги, приложими към осигуряваните от Ryanair полети. Приложение Б съдържа разпоредби относно функциите за връзки с обществеността, продажбата и маркетинга на летището. В частта, която се отнася до продажбите и маркетинга, се посочва по-специално:

„Летището оказва на Ryanair подкрепа и съдействие за ролята ѝ при периодичните продажби в зоната, обслужвана от летището, по-специално безплатно предоставяне на разположение на екипа на Ryanair на бюро, телефонна линия и копирна машина. Летището разглежда всички възможности за реклама (външна, във вестници, по телевизията, радиото и др.), които счита за представляващи интерес за Ryanair в региона …“.

(68) Този договор е анулиран от административния съд на Pau на 3 май 2005 г. ([16]) по следните съображения:

„установеният дисбаланс […] между взаимните ангажименти на страните по споразумението, предвид неясното формулиране на задълженията на Ryanair Limited по отношение на действията за туристическа реклама на град Pau в чужбина и факта, че не е предвидено никакво, дори частично, възстановяване на платените суми в случай на непостигане на целите, води до това на оспореното решение да се гледа като представляващо финансова помощ в полза на дружество Ryanair Limited“.

„оспореното решение, което одобрява споразумението, установяващо финансова помощ в полза на дружество Ryanair Limited, при липсата на предварително уведомяване на Комисията на европейските общности за въпросното решение, е неправомерно и следва да бъде анулирано“.

([16]) Административен съд на Pau, 3 май 2005 г., *Air Méditerranée*. Решението на Административния съд на Pau е в резултат на жалба, подадена през септември 2003 г. от Air Méditerranée — чартърна авиокомпания, оперираща на летище Tarbes, което е съседно на Pau. Air Méditerranée се е смятала за ощетена от това, което е считала за нелоялна конкуренция спрямо собствените ѝ маршрути между Лондон и югозападна Франция.

(69) В решението си от 3 май 2005 г. Административният съд на Pau припомня, че CCIPB, която управлява летище Pau, се е ангажирала да плати „безвъзмездно“ на Ryanair 80 000 EUR за разкриване на маршрута ѝ London Stansted — Pau през 2003 г. CCIPB се е ангажирала също така да плаща на Ryanair по 11 EUR на пътник до годишен таван от 400 000 EUR „в замяна на действия, предназначени да издигнат престижа на град Pau“. Съдът стига до заключението, че споразумението представлява *„финансова помощ в полза на Ryanair“*.

(70) Така този договор от 2003 г. е заменен от двата договора от 2005 г., които са предмет на решението за откриване на официалната процедура по разследване.

4.1.2. ДОГОВОРИТЕ ОТ 2005 Г. ([17])

(71) Договорите от 2005 г. са били проверявани от Регионалната сметна палата на Aquitaine (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine — наричана по-нататък „CRC“).

(72) Докладът с окончателното мнение на CRC относно CCIPB е гласуван на 19 октомври 2006 г. и се отнася до финансовата 2001 г. и следващите. Част от него засяга *„помощ, предоставена на нискотарифна авиокомпания“* (глава 3 от доклада). Преди доклада CRC е проучила договора за маркетингови услуги. В доклада с окончателното си мнение CRC представя по-специално следните съображения:

„за да заобиколи действието на решението на Административния съд [заключил, че договорът от 2003 г. с Ryanair води до неправомерна държавна помощ], CCI е (…) прибягнала до нова правна структура.“

„дружеството AMS е само форма на проявление на Ryanair, ръководена от двама висши ръководни кадри на компанията Ryanair.“

„ако трябва да повторим аргументите, използвани от Административния съдия (TA de Strasbourg, 24 юли 2003 г., société Brit Air c/CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18 декември 2003 г., CCI de Strasbourg et du bas-Rhin c/société Brit Air), дисбалансът между ангажиментите на двете страни по договора е ясно изразен. Рекламирането на нейния уебсайт носи ползи и за компанията Ryanair и не може да представлява пряка компенсация за финансовите задължения, поети от регионалната камара [CCIPB]“.

(73) Според становището в доклада е налице „явен дисбаланс […] между взаимните ангажименти на страните по договора“.

(74) В доклада се посочва, че въпреки представените от дружество AMS и от Ryanair аргументи, CRC „поддържа позицията си“. Сметната палата прави следното заключение:

„В очакване на преценката на компетентния съдия тя счита, че този договор за предоставяне на услуги в действителност е финансова помощ за Ryanair, както и че тази помощ е неправомерна, тъй като Комисията не е била уведомена предварително за нея.“

(75) В доклада също така се разглежда ефикасността на помощта (глава 3.2), както и нейната ефективност (глава 3.3). В него се посочва, че икономическото въздействие на въздушния маршрут Pau — London Stansted за регион Béarn е неоспоримо:

„Определената през 2003 г. цел за 50 000 пътници, пристигащи от Лондон, е била почти постигната още през втората година от експлоатацията на маршрута. Според проучване, осъществено през 2005 г. от CCI, икономическите резултати от въздушния маршрут биха възлизали годишно на почти 8 млн. EUR. За измерване на тези резултати е била съставена анкетна извадка, представителна за икономическите дейности, свързани с туризма. Около 700 професионалисти от региона са били анкетирани за дела на британските клиенти в техния оборот. Делът на въздушния маршрут в общия брой посещения на британски туристи в Béarn е бил оценен въз основа на анкета на пътниците и на данни от Комисията по туризъм на департамента.“

(76) Що се отнася до ефективността на помощта, в доклада се посочва, че „общата цена за CCI през 2004 г. на въздушния маршрут, в която се отчитат генерираните от тази дейност приходи, се оценява на почти 360 000 EUR“.

(77) CRC си задава въпроса за възможността CCIPB да получи същите резултати за икономическото развитие на Béarn, като предостави по-малка финансова помощ на авиокомпанията Ryanair. В този контекст докладът се позовава на условията за съвместимост, определени в насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни помощи за започване на стопанска дейност за авиокомпании, опериращи на регионални летища ([18]) от 2005 г. (наричани по-нататък „насоките от 2005 г.“). Във връзка с това в доклада се заключава, че тези условия не са спазени.

([17]) Тези договори вече са били включени в решението за откриване на процедурата по разследване, вж. раздел 3.1.
([18]) ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

4.1.3. ДОГОВОРИТЕ, СКЛЮЧЕНИ МЕЖДУ ЛЕТИЩЕТО И RYANAIR И AMS СЛЕД 2005 Г.

(78) Според френските органи отделните договори, сключени между CCIPB и Ryanair и AMS след 2005 г., както и допълнителните споразумения към договорите от 2005 г., са следните:

— Договор за маркетингови услуги, сключен на 25 септември 2007 г. с първоначален срок от пет години, считано от датата на подписването му, като двете страни се договарят *„да се срещнат, за да обсъдят продължаването на сътрудничеството между CCIPB и AMS“* „най-малко шест месеца преди изтичане на първоначалния срок“. Популяризирането е свързано с обслужването на маршрута Pau — Charleroi при три полета седмично за всяка пълна година на обслужване. Като компенсация за интернет връзка към посочения от CCIPB уебсайт, присъстваща в началната белгийска и нидерландска страница на уебсайта на Ryanair (www.ryanair.com), CCIPB плаща на AMS сумата от […] EUR годишно. Маршрутът е разкрит на 30 октомври 2007 г. Този договор е изменен с размяна на кореспонденция от 16 юни 2009 г., като усилието за популяризиране се оценява на […] EUR, считано от 1 януари 2009 г., без да се променят предоставяните услуги.

— Към договора за летищно обслужване от 2005 г. е сключено допълнително споразумение под формата на писмо, с което на 25 септември 2007 г. CCIPB приема условията, определени в договора за летищно обслужване от 2005 г., да бъдат прилагани за маршрута Pau — Charleroi за срок от пет години.

— Към договора за летищно обслужване от 2005 г. е сключено допълнително споразумение под формата на писмо, с което на 17 март 2008 г. CCIPB приема условията, определени в договора за летищно обслужване от 2005 г., да бъдат прилагани за маршрута Pau — Bristol за срок от една година.

— Договор за маркетингови услуги, сключен на 31 март 2008 г. за периода между 16 май 2008 г. и 13 септември 2008 г., като двете страни се договарят *„да се срещнат, за да обсъдят продължаването на сътрудничеството между CCIPB и AMS най-малко три месеца преди изтичане на първоначалния срок“*. Предвидените в този договор дейности по популяризиране са свързани с ангажимента на Ryanair да обслужва по време на същия период маршрут Pau — Bristol при три полета седмично. Като компенсация за интернет връзка към посочения от CCIPB уебсайт, присъстваща в началната английска страница на www.ryanair.com в продължение на 8 дни, CCIPB плаща на AMS сумата от […] EUR.

— С решение, взето на 15 юни 2009 г., CCIPB упълномощава своя председател да промени сумата по договора за маркетингови услуги от 2005 г., като я ограничи до […] EUR за 2009 г. във връзка с намаляване до 211 на броя на полетите, планирани от Ryanair по маршрута Pau—Лондон.

— Към договора за летищно обслужване от 2005 г. е сключено допълнително споразумение под формата на писмо, с което на 16 юни 2009 г. CCIPB приема условията, определени в договора за летищно обслужване от 2005 г., да бъдат прилагани за маршрута Pau — Bristol за летния сезон на 2009 г.

— Договор за маркетингови услуги, сключен на 16 юни 2009 г. за периода между 1 април 2009 г. и 24 октомври 2009 г., с възможност за подновяване, ако бъде сключено споразумение три месеца преди изтичането на срока му. Предвидените в този договор действия за популяризиране са свързани с обслужването на маршрута Pau — Bristol при 2 полета седмично по предварително полетно разписание за 60 полета през същия период. Като компенсация за интернет връзка към посочения от CCIPB уебсайт, налична на началната английска страница на www.ryanair.com в продължение на 9 дни, CCIPB плаща на AMS сумата от […] EUR. Маршрутът е закрит през октомври 2009 г.;

— Договор за маркетингови услуги, сключен на 28 януари 2010 г. „за първоначален срок, който започва от датата на подписването му и приключва една година след датата на разкриването на маршрутите“ и който може да бъде „продължен за допълнителен период от една година“. Предвидените в този договор дейности по популяризиране са свързани с маршрута Pau — London Stansted, считано от 30 март 2010 г., при три полета седмично с минимум от 220 полета, маршрут Pau — Charleroi, считано от същата дата, при три полета седмично с минимум от 100 полета, и маршрут Pau — Beauvais, считано от април 2010 г., при три полета седмично с минимум от 100 полета. Като компенсация за интернет връзка към посочения от CCIPB уебсайт, присъстваща на началните страници на английски, белгийски, нидерландски и френски език на www.ryanair.com за периоди от 25 или 45 дни, CCIPB плаща на AMS сумата от […] EUR.

(79) Предлаганите от AMS услуги, както и финансовите условия за тях, са посочени в член 3 на отделните договори за маркетингови услуги. Според френските органи увеличаването на сумите, платени на AMS, е свързано с подписването на нови договори във връзка с новите маршрути (Charleroi, Bristol) и с промените, направени в предварителните полетни разписания, по-специално по маршрута Pau — London Stansted. При условията на подновените договори от 30 юни 2005 г. и от 25 септември 2007 г. е сключен нов договор, в който се вземат под внимание всички разкрити маршрути, считано от 30 март 2010 г.

(80) Според френските органи след изтичането през април 2010 г. на договора за летищно обслужване от 2005 г. не е сключен никакъв нов договор за летищно обслужване. Прилаганите след това тарифи за Ryanair между април 2010 г. и април 2011 г. са приетите в икономическата консултативна комисия за регулираните такси, както и тарифата, предвидена в договора от 2005 г. за наземното обслужване, тъй като преговорите за нов договор не са били приключили. Френските органи посочват, че предмет на нов договор са били единствено маркетинговите услуги.

(81) Според Франция маршрутите Pau—Лондон, Pau — Charleroi и Pau — Beauvais, за които се отнася договорът за летищно обслужване, са били разкрити на 30 март 2010 г. за първите два и през април 2010 г. за третия. Следователно срокът на първоначалния период е бил този зимното разписание за 2010 — 2011 г. С писмо от 14 февруари 2011 г. CCIPB, „като установява, че в рамките на предвидения срок договорът не е продължен за допълнителен период от една година“, е поискала от AMS „да вземе под внимание автоматичното изтичане на срока на договора на 1 април 2011 г.“.

(82) В своите писма от 30 май 2011 г. и 10 май 2012 г. Франция е представила обобщение на сумите, платени на дружество AMS (или на Ryanair за договора от 28 януари 2003 г.) от CCIPB и другите публични субекти в периода между 2003 и 2011 г. Общият размер на тези плащания между 2003 и 2011 г. е бил [4 — 6] млн. EUR съгласно договорите, посочени в съображения 64 — 81. Точният размер на сумите, платени от CCIPB и останалите публични субекти на дружество AMS (или на Ryanair), е посочен таблица 2 по-долу.

Таблица 2

Субсидии за AMS или за Ryanair по обслужван маршрут

(в хиляди EUR)

Субсидия, платена на AMS или на Ryanair по обслужван маршрут	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	Общо
Pau-Лондон	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
Общо плащания на AMS или на Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000-6 000]**

Източник: писма на Франция от 30 май 2011 г. и от 10 май 2012 г. ([1])

([1]) Тъй като за 2011 г. липсва точно разпределение между отделните маршрути, Комисията е разпределила общата сума между отделните маршрути в същата пропорция като наблюдаваната през 2010 г.

4.2. *ДОГОВОРЪТ, СКЛЮЧЕН МЕЖДУ CCIPB И TRANSAVIA*

(83) CCIPB е подписала договор с авиокомпания Transavia на 23 януари 2006 г. Договорът е сключен за три години, считано от 26 април 2006 г. — началната дата за маршрута Pau — Amsterdam, и е бил с възможност за подновяване за допълнителен период от две години. Той действително е бил подновен с мълчаливо съгласие през април 2009 г., но през октомври 2009 г. е прекратен след решението на Transavia да преустанови услугите си.

(84) В този договор се предвиждат плащания за маркетингови услуги в размер на 250 000 EUR за първите две години при 156 полета годишно. В случай че броят на полетите е по-малко от 156 годишно, плащането трябва да се коригира пропорционално. През третата година плащането е по […] EUR на заминаващ пътник (с годишен таван от […] EUR).

(85) В договора също така се предвижда възможност за подновяване за две допълнителни години с плащане по […] EUR на заминаващ пътник за четвъртата година и по […] EUR на заминаващ пътник за петата година.

(86) Въз основа на договора от CCIPB са платени на Transavia общо [700 000 — 900 000] EUR за маркетингови услуги, предоставени от последната между 26 април 2006 г. и 29 октомври 2009 г.

4.3. *ФИНАНСОВИТЕ УЧАСТИЯ НА РАЗЛИЧНИ ПУБЛИЧНИ СУБЕКТИ В ЛЕТИЩЕ PAU*

(87) В писмото си от 30 май 2011 г. Франция представи пред Комисията състоянието на всички субсидии, предоставени на летището чрез публични средства. Мерките, които са предмет на разширяването на процедурата, са описани в съображения 88 — 107. Според Франция летището не се ползва с никакво държавно финансиране или публична помощ, предназначени да уравновесят експлоатацията му.

(88) За целите на оценката им спрямо приложимите разпоредби във връзка с държавната помощ следва да се прави разлика между субсидиите за „оборудване“, предоставени от различните публични субекти, и предоставените от държавата субсидии, предназначени за покриване на разходите, които според френските органи са свързани с държавни функции.

Таблица 3

Летище Pau Pyrénées. Финансови вноски, получени от летището от различни публични субекти в периода 2000 — 2010

(в хиляди EUR)

Субсидии в натура	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Общо
Държавна субсидия FIATA (държавни функции)			396		11		400	300				1 107
Държавна субсидия за оборудване (дотация за държавни инвестиции)	166 (помещения за SSLIA ([1]))		1 782 (2 томографа + автомобил) SSLIA	466 (Автомобил за SSLIA)								2 414
Общо субсидия за оборудване за държавни функции	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Общ съвет Pyrénées Atlantiques (дотация за оборудване)	1 326 (товарен терминал)		91 (екипировка писта)			478 (строителни работи по пътека за рулиране)						1 895
Регионален съвет на Aquitaine	1 413 (товарен терминал)	2 164 (пътнически терминал)	232 (терминали)			479 (строителни работи по пътека за рулиране)						4 288
Синдикат на общините от агломерация Pau	1 479 (товарен и пътнически терминали)	1 683 (пътнически терминал)	643 (пътнически терминал)	5 (терминали)								3 810
ЕФРР		1 559 (пътнически терминал)	1 184 (терминали)	291 (пътнически терминал)		653 (строителни работи по пътека за рулиране)						3 687

(в хиляди EUR)

Субсидии в натура	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Общо
Gaz de France				38 (когенератор централа)								38
Смесен синдикат за летище Pau Pyrénées										4 030 (реконструкция писта и светлинна сигнализация)	100 (реконструкция писта и светлинна сигнализация)	4 130
Общо субсидии за оборудване (извън държавни функции)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Генерален съвет на Pyrénées Atlantiques (възстановяване на записан заемен капитал)	97	272	113	122	98	77						779
Реализирани инвестиции	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Служба за аварийно-спасително и противопожарно обслужване на въздухоплавателните средства (SSLIA).

4.3.1. СУБСИДИИ „ЗА ОБОРУДВАНЕ“

(89) През периода 2000 — 2010 г. летището е получило плащания (наричани по-нататък „субсидии за оборудване“), платени от смесения синдикат, държавата, различни местни органи, Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Gaz de France, за финансирането на различни инвестиции (въздушен терминал, ремонт на пистата, ремонт на маркировката/сигнализацията, товарен терминал, когенератор за централата и т.н.) на обща стойност приблизително 17,8 млн. EUR (вж. таблица 3 по-горе).

(90) Генералният съвет на Pyrénées Atlantiques е предоставил на летището „дотация за оборудване“ от 1,895 млн. EUR за финансирането на товарния терминал, за екипировка на пистата и за строителни работи по новата пътека за рулиране. Франция е посочила също, че Генералният съвет на Pyrénées Atlantiques е платил между 2000 и 2005 г. сума от 779 000 EUR за изплащане на заемен капитал. Франция уточнява, че тази мярка е въз основа на протокол относно плана за финансиране на летище Pau, подписан на 5 ноември 1990 г. между местните органи и CCIPB. Този план на обща максимална стойност от 5,680 млн. EUR е включвал строителни работи за привеждане на пистите и светлинната сигнализация в съответствие с нормативните изисквания, както и за разширяване на терминала. Според протокола финансирането от местните органи би могло да се предостави или под формата на дотация за оборудване, или под формата на изплащане на заем, получен от оператора за финансиране на инвестициите, или пък под формата на комбинация от тези начини за финансиране. Посочената по-горе сума от 779 000 EUR съответства на изплащане на заемен капитал, който Генералният съвет на Pyrénées Atlantiques се е ангажирал да покрие в изпълнение на протокола от 1990 г. и който е изтичал през 2005 г.

(91) От Регионалния съвет на Aquitaine летището е получило четири субсидии на обща стойност 4,288 млн. EUR за финансиране на товарния и пътническия терминал и на строителните работи по пътеката за рулиране.

(92) Синдикатът на общините и общината на агломерация Pau Pyrénées са предоставили на летището 3,810 млн. EUR за финансиране на товарния и пътническия терминал.

(93) ЕФРР е субсидирал развитието на пътническия терминал и строителните работи по пътеката за рулиране със сума от 3,687 млн. EUR.

(94) Gaz de France също е предоставило на летище Pau 38 000 EUR за финансиране на оборудване за когенератор през 2003 г. В момента на предоставянето на това финансиране Gaz de France е било публична институция с промишлен и търговски характер.

(95) И накрая, смесеният синдикат е финансирал програма за инвестиции, включваща реконструкция на пистата и на светлинната сигнализация, както и разширяване на паркинга за престой на автомобили, със сума в размер на 4,130 млн. EUR.

(96) На таблица 4 по-долу е представен общ преглед на различните помощи или, иначе казано, на различните правни актове, довели до описаните по-горе субсидии за оборудване. В таблицата за тези различни мерки са посочени датата на предоставяне на субсидията за оборудване, видът на финансираните инвестиции и общите разходи за тях, общите суми на субсидиите за инвестиции, получени в изпълнение на тези различни мерки, както и периодите, през които тези суми са били платени.

Таблица 4

Общ преглед на мерките, по които са предоставени субсидии за оборудване

Дата на предоставяне на субсидията	Публичен субект, предоставил субсидията	Вид на инвестициите	Обща стойност на инвестициите (в млн. EUR)	Общ размер на субсидията (в млн. EUR)	Период на плащане
1999 — 2000 г.	Генерален съвет Регионален съвет Синдикат на общините и агломерация Pau Gaz de France	Товарен и пътнически терминал, екипировка за писта, когенератор за централа	15,3	11,9	2000 — 2003 г.

Дата на предоставяне на субсидията	Публичен субект, предоставил субсидията	Вид на инвестициите	Обща стойност на инвестициите (в млн. EUR)	Общ размер на субсидията (в млн. EUR)	Период на плащане
2004 г.	Генерален съвет Регионален съвет Европейски съюз (ЕФРР)	Строителни работи по пътека за рулиране	2,6	1,6	2005
2009 г.	Смесен синдикат	Обновяване на пистата и светлинната сигнализация, разширяване на паркинга за престой	5,1 ([1])	4,1	2009 — 2010 г.

Източник: документи, предоставени от Франция
([1]) От тях 450 000 EUR за разширяване на паркинга за престой.

4.3.2. ДЪРЖАВНИ СУБСИДИИ, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ СПОРЕД ФРАНЦИЯ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ДЪРЖАВНИТЕ ФУНКЦИИ — СИСТЕМА ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ДЪРЖАВНИТЕ ФУНКЦИИ НА ФРЕНСКИТЕ ЛЕТИЩА

(97) В таблица 3 също така са посочени държавните субсидии, предназначени според Франция за финансиране на държавните функции. Става въпрос (вж. редове 1 и 2 от таблицата за периода 2000 — 2010 г.) за:

— субсидии от фонда за интервенция в полза на летищата и въздушния транспорт (FIATA) в размер на 1,107 млн. EUR,

— субсидии за оборудване в размер на 2,414 млн. EUR.

(98) Като цяло между 2000 и 2010 г. летище Pau е получило на това основание субсидии в общ размер 3,521 млн. EUR.

(99) Според Франция тези субсидии покриват разходите за държавните функции, чието изпълнение съгласно френското законодателство е задължение на управляващите летища органи, а финансирането им е задължение на държавата. Въпросните функции се финансират от прихода от летищната такса, както и от допълващ механизъм. Хронологията и условията на тези механизми, както и видовете функции, които те финансират, са описани в съображения 100 — 108.

(100) През 1998 г. Държавният съвет е решил в своя указ за SCARA ([19]), че функциите, свързани с безопасността и сигурността в рамките на летищата, са държавни функции, които са отговорност на държавата, и поради тази причина те не могат да бъдат за сметка на ползвателите на летищата чрез налагане на такси. След това постановление със Закон №°98-1171 от 18 декември 1998 г. относно организацията на някои услуги от въздушния транспорт и с член 136 от Закон № 98-1266 от 30 декември 1998 г. (Закон за държавния бюджет за 1999 г.) ([20]) се въвежда летищна такса, считано от 1 юли 1999 г. Става дума за специална такса, т.е. че 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 също така е въведен допълващ механизъм за финансиране на тези функции, описан в съображения 105 — 107.

(101) Френското законодателство, което е допълнително уточнено 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 ([21]), 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 ([22]), за мерки за екологични проверки ([23]), както и за автоматичен контрол по границите чрез биометрична идентификация. Посочването на автоматичния контрол по границите чрез биометрична

([19]) Постановление на Държавния съвет от 20 май 1998 г. „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*“ (Синдикат на автономните авиокомпании — *SCARA*).
([20]) Вече кодифицирана в член 1609ц от Общия данъчен кодекс.
([21]) 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.
([22]) Изпълнението на тази функция може да включва например разполагането и поддържането на прегради, отделящи обществената зона от ограничената зона, или монтирането на видеосистема за наблюдение около ограничената зона.
([23]) 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 в районите около летищата.

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 противопожарното обслужване на въздухоплавателните средства в нормативната уредба съвсем точно се определят човешките и материалните ресурси, които да бъдат използвани в зависимост от характеристиките на летището.

(102) За дадено летище летищната такса се дължи от всяка авиокомпания, която използва летището. Таксата се определя според броя на пътниците и теглото на товарите и пратките, превозени от компанията. Тарифата за 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.

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

(104) Тъй като изчисляването на тарифата за 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 в съображения 105 — 107 допълващ механизъм, не превишават действително 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 ([24]). Операторите следва 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 за таксата за следващата година. Освен това всяко положително салдо се влияе от финансовите разходи за сметка на оператора.

(105) От създаването си механизмът за финансиране от летищната такса е трябвало да бъде допълван от допълващ механизъм. В действителност разходите за безопасността и сигурността не са пропорционални на въздушния трафик, за разлика от приходите от летищната такса. В този контекст е станало ясно, че за да се балансират разходите за безопасност и сигурност, на летищата със слаб трафик следва да се определи тарифа на летищната такса с висок размер, 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.

(106) Последователно е имало различни допълващи механизми. На първо време френските органи са използвали доверителен фонд — фондът за интервенция в полза на 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, попълван 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 безопасността и сигурността на малките летища, и раздел „Въздушен транспорт“ за 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 безопасността и сигурността, са се взимали след становище на управителен комитет за раздел „Летища“ на FIATA.

(107) 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

([24]) 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.

резултат на което таксата е определяна в размер, по-висок от необходимия за покриване на разходите, свързани с функциите по безопасността и сигурността за някои летища. Така генерираният излишък се преразпределя към по-малките летища, за да се допълнят приходите от събираната от тях летищна такса.

(108) Както беше посочено по-горе, в годишните декларации на летищните оператори, които подлежат 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 действителните разходи и приходи, и ако това салдо 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 действително направените разходи, следователно се прилага както за летищната такса, така и за допълващия механизъм.

5. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ И РАЗШИРЯВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

5.1. *РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

(109) В решението за откриване на официалната процедура по разследване Комисията установи, в съответствие с уведомлението от страна на Франция, че плащането въз основа на договора за маркетингови услуги от 2005 г. представлява субсидия, платена на AMS от CCIPB. Предвид публичния характер на CCIPB, Комисията счете, че договорът предполага използването на ресурси на държавата.

(110) Що се отнася до наличието на икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията изказа съмнения по отношение на факта, че като сключва въпросните договори с AMS и Ryanair, CCIPB е действала като разумен оператор в условията на пазарна икономика, следващ структурна, обща или секторна политика и ръководен от перспективи за рентабилност в повече или по-малко дългосрочен план.

(111) В този контекст Комисията по-специално направи предварителна оценка въз основа на информацията, с която разполагаше, че договорът за маркетингови услуги от 2005 г., независимо от действително предоставените услуги, е бил сключен за субсидиране на маршрута Pau — London Stansted, както и че той предоставя на Ryanair, чрез дъщерното ѝ дружество AMS, икономическо предимство, което Ryanair не би получила при обичайни пазарни условия. Комисията счете, че разглежданата мярка би могла да представлява държавна помощ, подлежаща на общата забрана съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, платена на AMS от CCIPB. Тази оценка се основаваше на анализ на информацията, предоставена от Франция, и на обстоятелствата при сключването на договора.

(112) Що се отнася до договора за летищно обслужване от 2005 г., Комисията изрази съмнения относно наличието на икономическо предимство, предоставено на Ryanair чрез намалените летищни такси.

(113) И накрая, Комисията изрази съмненията си по отношение на съвместимостта на тези мерки с вътрешния пазар в изпълнение на насоките от 2005 г.

5.2. *РЕШЕНИЕТО ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

(114) Що се отнася до договорите, сключени между CCIPB и Ryanair и AMS (а именно договорите за летищно обслужване и за маркетингови услуги), в решението за разширяване на процедурата Комисията е счела, че договорите за летищно обслужване и за маркетингови услуги, сключени по едно и също време, следва да се оценяват заедно, тъй като Ryanair и AMS представляват един и същ получател на въпросните помощи. Въз основа на този факт Комисията счете, че за да се определи дали тези отделни договори представляват държавна помощ, следва да се приложи критерия за частен оператор в условията на пазарна икономика към различните дати, на които са били сключени договорите ([25]), а именно:

— 28 януари 2003 г. (маршрут Pau — London Stansted),

— 30 юни 2005 г. (маршрут Pau — London Stansted) и 16 юни 2009 г. за изменение на този договор,

— 25 септември 2007 г. (маршрут Pau — Charleroi) и 16 юни 2009 г. за изменение на този договор,

— март 2008 г. (договор за летищно обслужване от 17 март 2008 г., договор за маркетингови услуги, сключен на 31 март 2008 г.) (маршрут Pau — Bristol),

([25]) С изключение на някои договори датата на ефективно започване на предвидените от договора дейности не е датата на сключване на договора. Вж. съображение 395.

— 16 юни 2009 г. (маршрут Pau — Bristol),

— 28 януари 2010 г. (маршрути Pau — London, Pau — Charleroi, Pau — Beauvais).

(115) Въз основа на информацията, с която разполага, Комисията стигна до заключението, че не може да изключи, че Ryanair и AMS са се възползвали от държавна помощ в рамките на разглежданите договори, но все пак счете, че не разполага с достатъчно данни, които да ѝ позволят да изрази окончателно становище по този въпрос. За осъществяването на тази оценка Комисията счете, че въз основа на информацията, с която разполага, поведението на управляващата летището служба на CCIPB, на CCIPB и на другите публични субекти следва да бъде оценявано заедно с техните отношения с Ryanair и AMS.

(116) По подобен начин Комисията изрази съмнения по отношение на съответствието на договора, подписан с Transavia, с критерия за частен оператор в условията на пазарна икономика.

(117) Що се отнася до съвместимостта на тези евентуални помощи за авиокомпаниите ([26]), Комисията разграничи мерките преди влизането в сила на насоките от 2005 г. и тези след това.

(118) Що се отнася до първата категория, Комисията счете, че критериите, които следва да бъдат приложени, за да се оцени съвместимостта на разглежданите евентуални помощи с вътрешния пазар, са следните:

— мярката да допринася за постигане на цел от общ интерес, а именно разкриването на нови маршрути с дългосрочна жизнеспособност към друго летище в Съюза,

— размерът на помощта да бъде необходим и пропорционален на допълнителните разходи, направени поради разкриването на нови маршрути, както и да съдържа стимулиращ ефект,

— мярката да се предоставя по прозрачен и недискриминационен начин,

— да предвижда санкции в случай на неизпълнение на задълженията на авиокомпанията,

— да не засяга конкуренция в противоречие с общия интерес.

(119) Комисията изрази съмнения относно изпълнението на тези критерии, а също така по отношение на съвместимостта на тези евентуални оперативни помощи с вътрешния пазар.

(120) Що се отнася до съвместимостта на мерките след влизането в сила на насоките от 2005 г., Комисията се позова принципно на определените в тези насоки критерии за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите. Комисията изрази съмнения относно изпълнението на тези критерии.

(121) Що се отнася до субсидиите за оборудване в полза на CCIPB, Комисията изказа съмненията си относно факта, че при предоставянето на тези субсидии публичните органи са действали като разумен инвеститор. Комисията посочи, че следователно не може да изключи възможността тези субсидии да представляват държавна помощ.

(122) Що се отнася до съвместимостта на тези евентуални помощи с вътрешния пазар, Комисията се позова на критериите, определени в насоките от 2005 г. за помощи за инвестиции в полза на летищата. Комисията изрази съмнения относно съвместимостта на тези евентуални помощи с вътрешния пазар.

6. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

6.1. *МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

(123) Комисията получи коментари от пет трети заинтересовани страни:

6.1.1. ТЪРГОВСКО-ПРОМИШЛЕНА КАМАРА НА PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN — CCIPB)

6.1.1.1. ***Договор за летищно обслужване, сключен с Ryanair***

(124) Според CCIPB, като се имат предвид обективните и недискриминационни условия, при които се прилагат летищните такси за Ryanair и за всички авиокомпании, използващи летище Pau, договорът за летищно обслужване не съдържа елемент на държавна помощ.

([26]) По-нататък в настоящото решение с „авиокомпании“ ще се обозначават авиокомпаниите и техните дъщерни дружества и следователно ще се включва по-конкретно AMS.

(125) CCIPB отбелязва, че летище Pau самофинансира функционирането си със собствените си приходи и счита, че то не се ползва от никаква помощ или финансиране от държавата за уравновесяване на експлоатацията.

(126) Що се отнася до прилаганите за Ryanair летищни такси, CCIPB потвърждава, че те са резултат от прилагането на действащите тарифи както за Ryanair, така и за всяка друга авиокомпания.

(127) CCIPB посочва, че съществуват три категории летищни такси:

— регулирани аеронавигационни такси,

— нерегулирани такси за наземно обслужване,

— държавни такси.

(128) На първо място, CCIPB заявява, че прилага регулираните аеронавигационни такси (четири на брой: такса за кацане, такса за престой, такса за светлинна сигнализация, пътническа такса) за авиокомпаниите по обективен и недискриминационен начин. Размерът им се определя от съвместна комисия, включваща операторите и авиокомпаниите, но също и надзорния орган.

(129) CCIPB посочва, че не освобождава Ryanair от такси за престой и за светлинна сигнализация, но че в договора просто се посочва, че „Ryanair по принцип не би трябвало да плаща“ тези такси. CCIPB отбелязва, че що се отнася до таксата за престой, тя се дължи само от момента, в който въздухоплавателното средство престоява на летището повече от два часа, докато времето за престой на земята на Ryanair обикновено се ограничава до 25 минути. CCIPB отбелязва, че що се отнася до таксата за светлинна сигнализация, полетите на Ryanair се предлагат само през деня, което намалява вероятността Ryanair да е нужно да плаща такса за светлинна сигнализация.

(130) На второ място, що се отнася до нерегулираните такси за наземно обслужване (например таксите за летищно обслужване или за паркиране на самолетите), CCIPB отбелязва, че тарифите са предмет на търговски преговори с всяка авиокомпания в зависимост от особеностите на конкретната ситуация. На практика всяко чисто аритметично сравняване на отделните компании не би било непременно показателно, доколкото, независимо от еднаквия размер на въздухоплавателните средства, следва да се вземат предвид множество други критерии като годишният обем на осъществяваните от компанията движения, тяхната честота, периодът (пиков или не) от деня, в който се изпълняват полетите, увеличенията за нощните полети, закъсненията, операциите за премахване на обледеняването, операциите за измиване на въздухоплавателните средства и др.

(131) На трето място, CCIPB подчертава, че що се отнася до държавните такси (две на брой: летищна такса и такса за гражданска авиация), те се прилагат абсолютно еднакво за всички авиокомпании. CCIPB не участва при определянето на техния размер, който се посочва от регулаторния орган.

6.1.1.2. ***Договор за маркетингови услуги, сключен с AMS***

(132) Според CCIPB платените от CCIPB суми на дружество AMS не представляват държавна помощ. CCIPB отбелязва, че като орган, който предоставя концесията на летище Pau, в съответствие с насоките от 2005 г. камарата е решила да публикува в броя на списание Air & Cosmos за месец декември 2007 г. покана за представяне на проекти, за да намери една или няколко авиокомпании, готови да открият, посредством предоставяне на финансова помощ, нови дестинации в Европа с изходна точка Pau (предвиждали са се осем транша). Тя обаче установила, че на крайната дата за получаване на проектите — 31 януари 2008 г., нито една авиокомпания не е предоставила оферта.

(133) Освен това CCIPB счита, че решението за сключване на договора за маркетингови услуги с Ryanair не е относимо към държавата. Според CCIPB нито публичните власти, нито административните органи са били включени в който и да било момент от протичането на преговорите с Ryanair и в сключването на търговското партньорство с тази авиокомпания.

(134) CCIPB счита, че търговско-промишлените камари („CCI“) експлоатират летищните съоръжения *съгласно частното право*“.

(135) Според CCIPB, CCI представляват „много специфична категория публични структури (…), чийто предмет е свободно представителство на търговските и промишлените интереси на своите членове пред публичните органи“. CCIPB допълва, че „фактът, че са свързани с държавата (…), сам по себе си по никакъв начин не предполага каквато и да било подчиненост“. Следователно когато експлоатира летището и когато въз основа на това сключва партньорство с Ryanair, CCIPB действа напълно независимо от надзорния си орган и следователно без никаква пряка или непряка намеса на държавата.

6.1.1.3. ***Критерий за частен инвеститор в условията на пазарна икономика***

(136) CCIPB посочва, че е получила оферта от компанията Ryanair с намерение за продължаване на обслужването на маршрута Pau — London Stansted след анулирането на 3 май 2005 г. от Административния съд на Pau на договора от 28 януари 2003 г.

(137) За оперативния аспект на маршрута CCIPB е сключила с дружество Ryanair договор за летищно обслужване, в който според CCIPB отношението към Ryanair не се различава съществено от отношението към други авиокомпании, обслужващи летище Pau. CCIPB допълва, че за търговското развитие на летището е сключила договор за маркетингови услуги по интернет със 100 % дъщерното дружество на Ryanair — дружество AMS. Що се отнася до този договор, CCIPB счита, че е действала като частен инвеститор в условията на пазарна икономика поради пет причини, които са изложени в съображения 138 — 142.

(138) На първо място, срещу платената от CCIPB цена AMS ще предоставя действителни търговски услуги, а именно многобройни интернет връзки на уебсайта ryanair.com, които ще позволяват на интернет потребителите да се пренасочват директно към уебсайтовете на CCIPB, на летището, на инфраструктурите на региона (автобуси, влакове, таксита), на туристическия център на Béarn и др.

(139) На второ място, без никой да може да го оспори, уебсайтът ryanair.com днес е на първо място сред сайтовете за резервация на пътувания в Европа и е един от най-търсените уебсайтове от интернет потребителите, използващи търсачката Google. Използването на уебсайта Ryanair.com за разполагане на реклама в полза на летище Pau би представлявало реална възможност за летище Pau или за обслужваните от него местни органи. Летищата и останалите участници (предприятията за отдаване на автомобили под наем, хотелите, регионите и др.) биха били готови да плащат цените съгласно скàлата с фиксирана цена по тарифната таблица, публикувана на уебсайта на AMS. Всъщност няколко изцяло частни летища са приели да плащат тези суми. CCIPB подчертава добавената стойност от рекламата на уебсайта ryanair.com, като цитира проучване, осъществено от дружество Planet-Work, което е установило, че закупената на уебсайта ryanair.com реклама би осигурила по-голяма видимост на летище Pau и региона като брой кликвания на интернет потребители върху реклама на уебсайта voyages-sncf.com. От това CCIPB стига до заключението, че предоставените услуги, както и прилаганите от AMS и платени от CCIPB цени, съответстват на „пазарните цени“.

(140) На трето място, според CCIPB изглежда, че фиксираният характер на цената, платена за предоставените услуги, не трябва да бъде определящ критерий за наличието на държавна помощ.

(141) На четвърто място, сумите, платени съгласно договора за Pau — Charleroi, позволяват да се получат услуги, различни от тези, от които CCIPB се ползва съгласно договора за Pau—Лондон. Така CCIPB няма да плаща два пъти за една и съща услуга, което би спомогнало да се докаже, че платените суми не са субсидии за разкриване на даден маршрут. Освен това CCIPB твърди, че ако целта на сумата е била да се подкрепи структурният дефицит от обслужването на маршрута, тя очевидно би била недостатъчна.

(142) На пето място, CCIPB счита, че е много трудно за едно „публичен орган, чието предназначение не е да реализира печалби“ да докаже, че сумата от […] EUR, предоставена на дружество AMS, е позволила да се „върнат“ […] EUR на CCIPB. Във всеки случай CCIPB е убедена, че по отношение на известност и/или атрактивност връзката на уебсайта www.ryanair.com (и липсата на други близки дестинации, посочени на него) си е заслужавала инвестицията.

6.1.1.4. ***Нарушаване на конкуренцията***

(143) CCIPB счита, че сумите, които е платила за предоставените от AMS маркетингови услуги, не засягат конкуренцията.

(144) Дестинацията Pau не би заинтересувала спонтанно друга авиокомпания освен Air France и, въпреки усилията на летището, единствените, които са проявили интерес, са били Ryanair за Лондон и Transavia за Амстердам.

(145) CCIPB отбелязва, че появата на нискотарифните маршрути не е засегнала маршрутите на Air France, която от 2003 г. е увеличавала трафика си на заминаващи от Pau.

6.1.2. АСОЦИАЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ АВИОКОМПАНИИ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES „AEA“)

(146) AEA се счита за заинтересована страна в рамките на настоящия случай. Действително сред нейните членове е включена авиокомпания, която обслужва летище Pau (Air France). В по-общ план AEA, която представлява интересите на европейските превозвачи „в мрежа“, счита, че има естествен интерес да следи за изпълнението на насоките от 2005 г. Според нея превозвачите, които неправомерно се ползват от определени намаления на таксите, допринасят за възникване на нарушения на конкуренцията в рамките на вътрешния пазар в ущърб на други превозвачи, които трябва да поемат разходите за своите дейности.

(147) АЕА е на мнение, че двата договора, подписани от CCIPB с Ryanair и AMS — нейното 100 %, дъщерно дружество, а именно 1) договорът за летищно обслужване за маршрута London Stansted — Pau и 2) договорът за маркетингови услуги по интернет, за който AMS получава фиксирана сума от 437 000 EUR годишно, дават основание за сериозно безпокойство.

(148) Според АЕА това, че Ryanair е единствената от използващите летището, която се ползва със специален договор за летищно обслужване, е повече от спорна практика. Освен това асоциацията счита, че Ryanair не би следвало да се освобождава от таксите за престой и за светлинна сигнализация, и че когато ротациите на компанията превишават два часа, тя трябва да плаща същите такси, както и останалите авиокомпании.

(149) АЕА твърди, че е било широко признато от различните френски съдилища, че подписаният с AMS договор за маркетингови услуги е създал прекомерно благоприятни условия за Ryanair ([27]). Асоциацията посочва, че изрази като „дисбаланс“ са били използвани също така от Административния съд на Pau в решение, постановено през май 2005 г., в което съдът не е могъл да заключи друго, освен че този тип договори представляват финансова помощ за Ryanair. АЕА не поставя под въпрос практиката на маркетингови услуги като такава, но изразява съмнение, че обичайните пазарни условия са били спазени в разглежданите договорни разпоредби.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair твърди, че редът и условията в договора за летищно обслужване от 2005 г. съответстват на пазарните условия и че договорът не предоставя никакво избирателно предимство на авиокомпанията и следователно не нарушава конкуренцията и не засяга търговията между държавите членки.

(151) Компанията подчертава, че плаща стандартните авиационни такси, които са в сила на летище Pau, плюс комисиони върху продажбата на билети и таксите за свръхбагаж. Тя уточнява, че тези такси са подобни на прилаганите на други сравними летища или за други въздушни превозвачи, упражняващи дейност на летище Pau. Доколкото ѝ е известно, CCIPB няма по-благоприятно отношение към нея в сравнение с това, на което имат право другите авиокомпании.

(152) Според Ryanair условните намаления, прилагани за таксите за престой и за светлинна сигнализация, както и за разходите за поддръжка, предвидени в членове 7.1.3 и 7.2 от договора за летищно обслужване от 2005 г., се основават на обективни критерии, уточнени в договора, т.е. липсата на осветление през деня и на сериозен престой или поддръжка предвид продължителността на ротациите на Ryanair от 25 минути и на цялостния характер на обслужването, което тя предлага на своите пътници. Ryanair обръща внимание, че това освобождаване се прилага и за други подобни авиокомпании и че в член 3 от договора за летищно обслужване от 2005 г. изрично се посочва задължението за CCIPB да прилага предоставените на Ryanair условия за други сравними с нея авиокомпании ([28]).

(153) Ryanair подчертава, че редът и условията, които са ѝ били предложени, не са представлявали тайна и че, противно на настоящите практики в сектора, в договора за летищно обслужване от 2005 г. CCIPB изрично се упълномощава да разкрива съдържанието му пред други авиокомпании.

(154) Ryanair твърди, че не е получавала никакво неправомерно предимство от страна на CCIPB в рамките на договора за летищно обслужване от 2005 г., както и че прозрачните отношения, обхванати от договора, се характеризират с отсъствие на избирателност — съществено (макар и недостатъчно) условие за определяне на дадена мярка като държавна помощ. Авиокомпанията изтъква, че останалите условия, необходими за наличието на държавна помощ (например въздействие върху търговията между държавите членки или нарушаване на конкуренцията), не се изпълняват от разглежданите в случая мерки.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) Дружество AMS посочва, че предлага рекламно пространство на уебсайта на Ryanair при обичайните пазарни условия и на тарифи, които са публикувани на собствения му уебсайт.

(156) AMS счита, че договорът за маркетингови услуги на уебсайта (WMS), сключен с CCIPB, не попада в приложното поле на правилата на Съюза по отношение на транспорта, предвид факта, че става въпрос за обичаен договор за търговска реклама, подобен на тези, които често се сключват с вестници, телевизионни вериги, радиостанции, доставчици на външни рекламни пространства и др.

([27]) АЕА се позовава по-специално на решението на Държавния съвет от 27 февруари 2006 г., *Compagnie Ryanair Limited* (№ 264406).

([28]) В член 3 от договора за летищно обслужване от 2005 г. се казва: „Неизключителност. Настоящият договор се сключва без право на изключителност. Условията, от които се ползва Ryanair по силата на настоящия договор, ще бъдат прилагани също така за всяка друга авиокомпания, с която летище Pau-Pyrénées реши да разкрие нов нискотарифен международен маршрут. Тези условия ще бъдат променяни в зависимост от характеристиките на новосъздадените международни маршрути, а именно: честота на полетите, брой на превозваните пътници, тарифни условия на полетите.“

(157) Според AMS условията за закупуването на рекламно пространство от CCIPB на уебсайта на Ryanair отразяват пазарните условия и са в съответствие с тях. Що се отнася до стойността на рекламното пространство на уебсайта на Ryanair, AMS подчертава, че определените от него цени за това пространство отразяват нарастващия търговски успех на този уебсайт и несравнимата му способност да служи в подкрепа на рекламно послание, насочено към много специфична целева група.

(158) AMS изтъква, че уебсайтът на Ryanair е много по-желан като рекламно пространство от всеки друг уебсайт за пътувания, на който и да било от обичайните портали, използвани за сравнение от Комисията. Дружеството уточнява, че на уебсайта на Ryanair всеки месец се регистрират над 300 милиона потребителски посещения на страници.

(159) AMS твърди, че CCIPB е закупила рекламно пространство при същите условия като частните клиенти. Според него цените, определени в договора за маркетингови услуги на уебсайта, съответстват на текущите тарифи, които е използвало по времето на договора, и са еднакви за всички клиенти, независимо дали са публични или частни субекти. Дружеството посочва, че частни управляващи летища органи (например […] и […]) са подписали с AMS договори, подобни на подписания с CCIPB.

(160) AMS оспорва уместността на разглеждания в този случай необходим пазарен характер, посочен от Комисията в решението за откриване на процедурата: „[…] Комисията си задава въпроса дали предоставените маркетингови услуги са необходими за CCIPB и дали договорът за маркетингови услуги не е сключен единствено за субсидиране на маршрута Pau — London Stansted“ ([29]).

(161) Всъщност според AMS този тип операция, осъществена при пазарни условия, изключва наличието на помощ и няма правен прецедент по отношение на оценката на „необходимия“ характер. Все пак, тъй като Комисията настоява да постави на разглеждане този необходим характер, AMS припомня, че CCIPB е натоварена едновременно с популяризирането на регион Pau-Béarn и с експлоатацията на летище Pau. Дружеството счита, че с оглед на тези две цели рекламата на уебсайта на Ryanair е логична от търговска гледна точка.

(162) Що се отнася до закупуването на рекламно пространство за популяризиране на региона, AMS подчертава, че френските търговско-промишлени камари се конкурират помежду си и трябва да прибягват до „териториален маркетинг“, за да може техният регион да получи предимство пред другите.

(163) AMS е на мнение, че закупеното рекламно пространство на уебсайта на Ryanair позволява да се повиши видимостта на летище Pau. Според нея CCIPB има пряк икономически интерес да действа по този начин, тъй като увеличаването в резултат на това на броя на пътниците привлича допълнителни предприятия на летището и повишава неговите приходи.

(164) AMS изтъква, че CCIPB не прави реклама на уебсайта на Ryanair, за да субсидира маршрута Pau—Лондон, а че пространството на уебсайта на Ryanair, което AMS предоставя на разположение на CCIPB, представлява търсен ресурс, за който е доказано, че съществува търсене от други рекламодатели, включително от частния сектор. Следователно би било неточно продажбата на това пространство да се описва като обикновен претекст за получаване на плащане на субсидии.

(165) Според AMS договорът за маркетингови услуги на уебсайта не представлява помощ, тъй като условията му отговарят на условията на обичаен търговски договор и не предоставят никакво предимство на AMS (или Ryanair). Дружеството счита, че този договор не нарушава конкуренцията и не засяга търговията между държавите членки.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Air France предлага от летище Pau около 5 ежедневни полета до летище Paris Orly, 3 ежедневни полета до летище Paris Roissy Charles de Gaulle и 4 ежедневни полета до летище Lyon (чрез свое дъщерно дружество).

(167) Air France установява, че предимствата, предоставени на авиокомпанията Ryanair, както и на дъщерното ѝ дружество AMS, и от които Air France не се ползва, водят до значително намаляване на разходите за експлоатация за Ryanair. Според Air France поради този факт се засяга пряката конкуренция, която съществува между Ryanair и Air France за предлаганите полети от и до летище Pau, но също така конкуренцията по всички вътреобщностни маршрути. Следователно по този начин се засяга пряко търговията между държавите членки.

([29]) Решение за откриване, точка 43.

6.1.5.1. ***Летищни такси***

(168) Air France отбелязва, че според публикуваната от CCIPB брошура с тарифите за 2007 г. публичната тарифа за таксата за престой е определена на 0,16 EUR тон/час. Тази такса се прилага след като въздухоплавателното средство престои минимум 2 часа на летището. Air France счита, че не е необичайно Ryanair да не плаща тази такса за ротация от 25 минути, но че все пак когато дадена ротация превишава два часа, от Ryanair би трябвало да се иска да плаща.

(169) Air France отбелязва, че според публикуваната от CCIPB брошура с тарифите за 2007 г. публичната тарифа за таксата за светлинна сигнализация е определена на 35,18 EUR за едно движение на самолет. Тази такса се дължи, когато съоръженията за светлинна сигнализация се използват за едно „движение на самолет“, т.е. кацане или излитане, както през деня, така и през нощта. Следователно неприлагането на тази такса за компания Ryanair под предлог, че тя осъществява ротации само през деня, не отговаря на общите условия за прилагане на въпросната такса.

(170) Air France подчертава, че тези публични тарифи обикновено се преразглеждат с течение на времето и счита, че за Ryanair — както и за другите превозвачи, извършващи полети от и към летище Pau — би следвало да се прилагат евентуалните промени в нивото на тези такси.

6.1.5.2. ***Услуги за летищно обслужване***

(171) Air France посочва, че услугата за наземно обслужване, извършвана за нея на летище Pau, е предмет на официално договаряне. Air France отбелязва, че според насоките от 2005 г. „летищен оператор, който действа като доставчик на наземно обслужване, може да начислява различни такси за наземно обслужване на авиокомпаниите, ако тези такси отразяват различните разходи, свързани с характера или с мащаба на предоставените услуги“. Air France подчертава, че в решението си от 3 май 2005 г. Административният съд на Pau е преценил, че необоснована отстъпка от тарифите за предоставяне на услуги за наземно обслужване на Ryanair би представлявала държавна помощ, която, в случай че не е било отправено уведомление, би следвало да се счита за неправомерна.

(172) Air France отбелязва, че предлага значително повече услуги от и до летище Pau от компанията Ryanair. При тези условия Air France счита, че предоставяните от CCIPB на компанията Ryanair тарифи за услугите за летищно обслужване не би трябвало да бъдат по-изгодни от тези, от които се ползва Air France.

6.1.5.3. ***Договор за маркетингови услуги, сключен с AMS***

(173) Air France заявява, че този вид договори между управляващия летището орган и дъщерното дружество на Ryanair, AMS, изглежда са разпространена практика на Ryanair на летищата, от които решава да разкрие въздушни маршрути. Air France посочва, че френските съдебни органи вече са санкционирали този вид мерки, доколкото твърдяните услуги за популяризиране не са били осъществени или са били осъществени при изключително благоприятни за Ryanair условия.

(174) Air France се позовава на „дисбаланса“, който Административният съд на Pau е посочил в решението си от 3 май 2005 г., между взаимните ангажименти на страните по договора, сключен между CCIPB и Ryanair през 2003 г. Air France смята, че може да се подложи на съмнение наличието на баланс между задълженията на страните в договора с AMS от 2005 г. Според Air France нищо не показва, че цялата или част от тази сума би могла да бъде възстановена от Ryanair било в случай на закриване на съответния маршрути, било в случай на неизпълнение на евентуално определените цели за популяризиране.

(175) Air France не оспорва факта, че някои помощи за „маркетинг“ биха могли да бъдат приемливи съгласно общностните правила. Въпреки това Air France счита за малко вероятно договорът, наречен „за маркетингови услуги“, да отговаря на необходимите условия, за да бъде съвместим с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС.

6.1.5.4. ***Заключение***

(176) Air France желае да бъдат преустановени неправомерните според нея плащания, от които се ползва Ryanair на летище Pau от 2005 г., и на Ryanair да бъде разпоредено да възстанови неправомерната помощ.

6.2. *МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ СЛЕД РАЗШИРЯВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

6.2.1. ТЪРГОВСКО-ПРОМИШЛЕНА КАМАРА НА PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN — CCIPB)

(177) CCIPB смята, че договорите за маркетингови услуги и договорите за летищно обслужване, които е сключила с авиокомпаниите и/или техните дъщерни дружества, не съдържат никакъв елемент на държавна помощ.

(178) CCIPB твърди, че що се отнася до договорите, техният характер и техният предмет са коренно различни и трябва да се анализират поотделно. Дали тези договори може да са сключени в един и същи ден няма особено значение, като се има предвид, че с всеки от тях се поставя различна цел. Предмет на договора за летищно обслужване е определянето на условията, при които летище Pau предоставя на авиокомпаниите своите летищни съоръжения и им предоставя различни летищни услуги срещу заплащане. За разлика от това предмет на договора за маркетингови услуги е определянето на условията, при които една авиокомпания трябва да популяризира на своя уебсайт срещу заплащане летище Pau, както и туристическата и бизнес привлекателност на региона на Pau и на Béarn. Следователно двата вида договори не са взаимосвързани. По същия начин, дори условията, при които предоставяното от летището летищно обслужване и маркетинговите услуги, осъществявани от една авиокомпания или нейно дъщерно дружество, да присъстват в един и същи договор, това не означава, че правният анализ за наличие на държавна помощ трябва да се извършва въз основа на тези два вида услуги, които не „се компенсират“.

(179) Що се отнася до поведението на CCIPB и другите публични субекти, CCIPB счита, че няма причина да бъдат оценявани съвместно, поне що се отнася до договорите за маркетингови услуги (което оправдава отделната оценка на договорите), след като тези договори са договорени и сключени от CCIPB по абсолютно независим начин, без намесата на други публични субекти.

6.2.1.1. ***Договорите за маркетингови услуги, сключени от CCIPB***

Относимост

(180) Според CCIPB извършените плащания съгласно договора за маркетингови услуги не са относими към държавата, тъй като при управлението на летището CCIPB се ползва с пълна автономност от надзорните си органи. Решенията за плащане на суми за маркетингови услуги, от една страна, на Ryanair и след това на AMS, и от друга страна, на Transavia, са взети от CCIPB независимо и самостоятелно, без пряка или непряка намеса на държавата.

Икономическо предимство, предоставено на авиокомпаниите

(181) CCIPB счита, че определено е действала както би постъпил разумен частен инвеститор в условията на пазарна икономика. По-специално дружество AMS и дружество Transavia са предоставили действителни търговски услуги, а именно връзки на техния уебсайт, които позволяват на интернет потребителите да се пренасочват директно към уебсайтовете на CCIPB, като възнаграждението за това е съответствало на пазарната цена. Във връзка с това CCIPB подчертава значителната посещаемост на уебсайтовете на Ryanair и на Transavia.

(182) Освен това CCIPB отбелязва, че прилаганите от AMS цени са според скàла, определен в тарифна таблица, която е публично достъпна на уебсайта на дружеството. Тази скàла се прилага без разграничение за всички летища, които са клиенти на AMS, включително някои изцяло приватизирани британски летища. От своя страна Transavia предоставя маркетингови услуги за частно летище в Италия.

(183) Освен това според CCIPB някои френски летища, управлявани от частни предприятия (в качеството им на оправомощени да изпълняват обществена услуга), изглежда са сключили договор за маркетингови услуги с AMS, по-специално летище Tarbes-Lourdes-Pyrénées, управлявано от канадското дружество SNC-Lavalin. В това CCIPB вижда доказателство за съответствието на своето поведение с това на частен оператор.

(184) Освен това CCIPB отбелязва, че фиксираният характер на цената, платена за предоставените услуги, изглежда не е определящ критерий за определяне като държавна помощ и че сумите, платени по договора за маршрута Pau — Charleroi, позволяват получаването на услуги, различни от тези, от които CCIPB се ползва съгласно договора за маршрута Pau—Лондон, в резултат на което CCIPB не плаща два пъти за една и съща услуга. Освен това CCIPB счита, че платените суми са недостатъчни за разкриването на въздушен маршрут.

(185) CCIPB счита, че като е закупила тези маркетингови услуги на посочените в договорите цени, тя е получила срещу тях неоспорими икономически насрещни ползи, и то два пъти. На първо място, маркетинговите услуги са имали благоприятен ефект върху приходите от експлоатация на летището, по-специално чрез по-благоприятни условия за увеличаване на пътникопотока на летището. Освен това, и като допълнителна полза, тези насрещни ползи са оказали благоприятно въздействие върху целия град Pau и региона.

(186) CCIPB не споделя мнението на консултанта, според който „стратегията на Ryanair, която е в основата на сключването на маркетинговите договори, е получаването на субсидия от летището, за да поддържа ниско ниво на своите цени“. За разлика от консултанта CCIPB счита, че има голям интерес от закупуването на такива услуги, тъй като летище Pau е регионално летище, което не се ползва от естествен приток на пътници в достатъчен обем за балансиране на разходите за експлоатация. CCIPB посочва, че след установяването на Ryanair на летището и положените усилия за рекламиране на уебсайта на авиокомпанията трафикът на летище Pau се е увеличил значително.

(187) И накрая, CCIPB посочва, че е отказала да поднови договора за маркетингови услуги с AMS с мотива, че новите договаряни цени са твърде високи. Това решение потвърждава, че CCIPB не е имала намерение да приеме Ryanair на всяка цена.

Нарушаване на конкуренцията

(188) Според CCIPB сумите, платени за маркетинговите услуги, не са засегнали по никакъв начин конкуренцията между авиокомпаниите, нито между летищата. CCIPB подчертава, че трябва да полага усилия за популяризиране, тъй като изпитва изключително големи затруднения при привличането на авиокомпании, тъй като те предпочитат да се установяват на летища, които са по-близо до привлекателни за ваканционния туризъм места. CCIPB посочва летище Biarritz-Anglet-Bayonne, което обслужва район, известен със своите плажове, и летище Tarbes-Lourdes, което се възползва от близостта с религиозния обект Lourdes.

(189) CCIPB твърди, че на летище Pau упражняваната от нискотарифните компании конкуренция по никакъв начин не е засегнала дейността на Air France, която е нараствала непрекъснато до 2008 г., когато настъпва икономическата криза. Освен това CCIPB подчертава, че преди установяването на Ryanair през 2003 г. никоя авиокомпания не е обслужвала международен маршрут от летище Pau и следователно това пристигане не е засегнало конкуренцията по съществуващите маршрути.

6.2.1.2. ***Договорите за летищно обслужване***

(190) CCIPB припомня, че всички летищни такси се прилагат стриктно по еднакъв начин за всички ползватели, както и за всички авиокомпании от платформата на летище Pau. Във връзка с това CCIPB отхвърля наличието на каквито и да било дискриминационни практики.

(191) От друга страна, CCIPB не споделя мнението на консултанта, според който нерегулираните такси без основателни мотиви са различни за различните авиокомпании. Според CCIPB тарифите за нерегулираните услуги са предмет на договаряне с всяка авиокомпания в зависимост от особеностите на конкретната ситуация. Въз основа на тези аргументи CCIPB стига до заключението, че никой от договорите за летищно обслужване, разследвани от Комисията, не съдържа какъвто и да било елемент на държавна помощ.

6.2.1.3. ***Субсидии за летището***

(192) CCIPB, счита, че никоя от „субсидиите“, получени от летище Pau в периода 2000 — 2010 г. и разглеждани от официалната процедура по разследване, не съдържа елемент на държавна помощ.

Държавни субсидии

(193) Според CCIPB субсидиите от 3,521 млн. EUR, посочени в раздел 4.3.1, са били предназначени за финансиране на задачите, които се възлагат със закон на операторите на летища, но които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на правомощията ѝ на публична власт. Следователно тези задачи не са от икономическо естество и поради това въпросните субсидии не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ.

Субсидии за оборудване

(194) CCIPB счита, че субсидиите за оборудване, предоставени от смесения синдикат и местните органи, не съдържат елемент на държавна помощ. Тези суми са служили за финансиране на осъществените от собствениците на летищната инфраструктура инвестиции за нейната поддръжка и подобряване, т.е. за повишаване на стойността на тяхната собственост. Следователно тези инвестиции са осъществени единствено в полза на техните собственици. Напротив, тези суми не предоставят никакво икономическо предимство на CCIPB, тъй като по никакъв начин няма да облекчат разходите за експлоатация, които тя трябва да направи обичайно като управляващ летището орган. Сумите само ще „преминат транзит“ през CCIPB, на която, в качеството ѝ на управляващ орган на публично съоръжение, е възложена задачата да осъществи въпросните дейности по поддръжка, привеждане към стандартите и подобряване.

(195) По този начин според CCIPB, като предоставят субсидии за оборудване, възлагащият концесията орган и местните органи се включват съвсем естествено, в качеството си на собственици на летищната инфраструктура, в рамките на концесията за публично съоръжение за целите на извършването на работа във връзка с привеждане в съответствие със стандартите, поддръжка и подобряване на летищната обществена услуга, за да повишат стойността на своята собственост. Следователно става дума за инвестиции, които са естествено задължение на собственика на публичното съоръжение, а не на оператора.

(196) Освен това CCIPB отбелязва, че след изтичане на концесията (в края на 2015 г.) тя трябва да върне въпросната летищна инфраструктура на нейните собственици заедно с осъществените инвестиции.

(197) Освен това въпросните субсидии по никакъв начин не са нарушили конкуренцията с другите съседни летища (Tarbes-Lourdes-Pyrénées и Biarritz-Anglet-Bayonne), тъй като те също са получили подобни субсидии от техните органи, които възлагат концесията.

(198) Що се отнася до сумата от 38 000 EUR, получена през 2003 г. от Gaz de France, CCIPB отбелязва, че тази мярка не може да се припише на държавата, а е взета по независим начин от Gaz de France. Впрочем това решение не е предоставило никакво икономическо предимство на летище Pau, тъй като Gaz de France е действало като разумен частен инвеститор в условията на пазарна икономика. Всъщност Gaz de France е предложило на CCIPB да монтира когенераторна инсталация, което да позволи на летището да постигне икономии на енергия от отопление и климатизация, а на Gaz de France да може да осигурява газа, необходим за функционирането на инсталацията.

Съвместимост въз основа на Решение 2005/842/ЕО на Комисията

(199) CCIPB отбелязва, че Решение № 2005/842/ЕО на Комисията ([30]), (наричано по-нататък „решението за УОИИ от 2005 г.“), е приложимо за разследваните мерки. CCIPB подчертава, че в приложното поле на това решение действително са включени „компенсация за обществена услуга за летища (…), за които средният годишен трафик през последните две финансови години, предшестващи годината на възлагане на услугата от общ икономически интерес, не надвишава 1 000 000 пътници в случай на летища (…)“, и които „получават годишна компенсация за въпросната услуга по-малко от 30 милиона EUR“ (член 2). Така за CCIPB, която се счита за натоварена с летищна обществена услуга, ако предоставените на едно летище субсидии представляват държавна помощ, тази помощ ще бъде съвместима и освободена от задължението за предварително уведомяване въз основа на решението за УОИИ от 2005 г.

Съвместимост въз основа на насоките от 2005 г.

(200) CCIPB изтъква освен това, че, получените от летище Pau и CCIPB субсидии изпълняват критериите, посочени в насоките от 2005 г.

6.2.2. RYANAIR

(201) Ryanair твърди, че Комисията е сгрешила, като е сляла двата договора, сключени с CCIPB — единият от Ryanair, а другият от AMS, — в един общ случай във връзка с предполагаема държавна помощ. Авиокомпанията добавя, че проучването, засягащо отношенията между AMS и летище Pau, е в противоречие с търговския успех на офертата на Ryanair, че AMS има голям брой клиенти (не само летища) и че неговият модел все повече се използва на уебсайтовете на други авиокомпании.

6.2.2.1. ***Доклад на консултанта от 30 март 2011 г.***

(202) Ryanair оспорва някои заключения в доклада на консултанта, и по-специално следните три твърдения ([31]):

а) „Уебсайтът на Ryanair следователно изглежда сравним преди всичко с уебсайтове на други авиокомпании, на които обикновено се поместват само малко платени реклами и на които летищата не са рекламодатели.“ Ryanair заявява, че е неточно да се твърди, че другите авиокомпании не предлагат платени реклами на своите уебсайтове. Тя изтъква, че тази практика става все по-разпространена и че регионалните летища, които страдат от слабо търсене, все по-често гледат на уебсайтовете на нискотарифните авиокомпании, които включват сред своите клиенти, като на най-доброто място за реклама. Ryanair също представлява пример за авиокомпания, която на своя уебсайт,рекламира услугите за престой на летище от първа категория, на което е клиент.

б) Ryanair е на мнение, че е неточно да се твърди, че летищата не могат да се сравняват с други рекламодатели на нейния уебсайт, доколкото предоставяните на нейните пътници летищни услуги не могат да се отделят от услугите, предлагани на пътниците от самата Ryanair. Компанията твърди, че потенциалните пътници, които видят реклама за дадено летище на нейния уебсайт, ще донесат приходи за летището, независимо дали летят с Ryanair или не. Следователно, за разлика от мнението на Комисията, тя счита, че положението на летищата, които рекламират на нейния уебсайт, е подобно на това на други рекламодатели, като например хотелите и предприятията за отдаване на автомобили под наем.

([30]) Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането 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).

([31]) Решение за разширяване на процедурата по разследване, съображение 38.

в) Според Ryanair е погрешно, че „консултантът поставя под въпрос целесъобразността на поведението на летища, които биха изразходвали собствени средства с цел да платят на авиокомпании, за да привлекат клиенти за полетите, които ги обслужват, когато тези допълнителни пътници биха донесли ползи директно на същите авиокомпании“. Според Ryanair фактът, че предоставянето на маркетингови услуги носи полза за доставчика на рекламно пространство, а именно Ryanair, не означава, че то не носи полза и за летището, което закупува тези услуги. Фактът, че дадено летище се рекламира или не на уебсайта на Ryanair, няма особено значение за авиокомпанията, тъй като процентът ѝ на запълване е подобен по маршрутите към летищата, които са сключили рекламен договор с AMS, и по тези към летищата, които не са го направили. Ryanair добавя, че тъй като регионалните летища по принцип не са добре утвърдени на пазара, за тях рекламата е необходимост. Тя твърди също, че Комисията греши, като се съсредоточава върху предимствата за авиокомпанията, предвид факта, че критерият за оператор в условията на пазарна икономика не изисква една мярка да не генерира предимство за трета страна, което включва доставчика на рекламно пространство. Ryanair подчертава, че маркетинговите договори, сключени от AMS с летища, са различни от договорите, сключени от Ryanair с летища, и не зависят от твърдяното „предимство“, което рекламата на летището на уебсайта ryanair.com предоставя на компанията.

6.2.2.2. ***Разглеждане на AMS и Ryanair като един-единствен получател***

(203) Ryanair, счита, че договорът за летищно обслужване, сключен с нея от CCIPB, и договорът за маркетингови услуги, сключен с AMS, са отделни и независими, че се отнасят за различни услуги и никаква връзка не оправдава факта те да бъдат разглеждани като един-единствен източник на „мерки“. Според авиокомпанията договорите с AMS са били от полза за CCIPB в качеството ѝ на купувач на рекламни услуги и не са предназначени за подобряване на процента на запълване или на рентабилността на авиокомпанията по обслужваните от нея маршрути.

6.2.2.3. ***Държавни средства и отсъствие на приписване***

(204) Ryanair оспорва, че взетите от CCIPB решения могат да се припишат на държавата, и твърди, че договорите, сключени от CCIPB с Ryanair и AMS, не водят до никакво прехвърляне на средства от френската държава.

(205) Ryanair заявява, че CCIPB е само едно от проявленията на френската държава и че приписването не може да се установи единствено с мотива, че CCIPB е публично предприятие и следователно е под контрола на френската държава. Авиокомпанията е на мнение, че Комисията трябва да разследва ролята на публичните органи в решенията, взети от CCIPB по отношение на Ryanair и на AMS.

(206) Освен това Ryanair се позовава на съдебната практика на френските съдилища, въз основа на която счита, че търговско-промишлените камари са уникални субекти, които се характеризират с двойнствената си природа, и че следва да бъдат класифицирани в категорията „публични икономически структури“.

(207) Що се отнася до участието на държавата в процеса на вземане на решения, Ryanair счита, че държавата трябва да бъде информирана само за някои решения и само впоследствие.

6.2.2.4. ***Бизнес план***

(208) Ryanair застъпва мнението, че липсата на бизнес план към датата на сключване на договорите от 2005 г. не може да се използва като доказателство, че договорите не отговарят на критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

6.2.2.5. ***Мнение на Ryanair от сряда, 10 април 2013 г.***

(209) На 10 април 2013 г. Ryanair предаде две бележки, изготвени от дружеството Oxera, и анализ, изготвен от професор Damien P. McLoughlin.

Първа бележка на Oxera — Определение за референтната пазарна стойност в сравнителния анализ във връзка с тестовете относно критерия за оператор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавната помощ, свързани с Ryanair, бележка, изготвена от Oxera за Ryanair, 9 април 2013 г.

(210) Oxera счита за неправилен метода на Комисията, който се изразява в приемането като референтни летища единствено такива, разположени в същата зона на обслужвана като летището, което е обект на разследването.

(211) Oxera изтъква, че получените за референтните летища референтни пазарни цени не са засегнати от държавните помощи, отпуснати на съседните летища. Следователно е възможно дадена референтна пазарна стойност да се оценява по надежден начин при прилагането на критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(212) Това е така, тъй като:

а) референтни анализи се използват широко при тестовете във връзка с критерия за оператор в условията на пазарна икономика, осъществявани в други, различни от държавната помощ, области;

б) предприятията не упражняват реципрочно влияние върху решенията си, освен доколкото продуктите им са взаимозаменяеми или допълващи се;

в) 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 [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.)];

г) дори когато референтните летища са изправени пред конкуренцията на държавните летища в същата обслужвана зона, може да се счита, че тяхното поведение съответства на критерия за оператор в условията на пазарна икономика (например, ако частният сектор притежава значително участие или ако летището се управлява на частно равнище);

д) летищата, които изпълняват критерия за оператор в условията на пазарна икономика, няма да определят цените си под пределните разходи.

Втора бележка на Oxera — Принципи, залегнали при анализа на рентабилността при тестовете във връзка с критерия за оператор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавната помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Oxera за Ryanair, 9 април 2013 г.

(213) Oxera изтъква, че анализът на рентабилността, който дружеството е направило в своите доклади, представени на Комисията, следва принципите, които би възприел разумен оператор от частния сектор, и отразява подхода, произтичащ от предходни решения на Комисията.

(214) Принципите, които стоят в основата на анализа на рентабилността, са следните:

а) оценката се осъществява поетапно;

б) не се изисква непременно предварителен бизнес план;

в) в случай на летище, което няма пълна натовареност, подходящият метод за определяне на тарифите е подходът, основан на съвкупното отчитане на приходите;

г) трябва да се вземат предвид единствено приходите, свързани с икономическата дейност на функциониращото летище;

д) трябва да се вземе предвид целият срок на действие на споразумението, включително евентуални удължавания;

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

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

Анализ на професор Damien P. McLoughlin — Утвърждаване на марка: защо и как малките марки трябва да инвестират в маркетинг, бележка, изготвена за Ryanair, 10 април 2013 г.

(216) Целта на документа е да изложи търговската логика, която обяснява защо регионалните летища решават да закупят от AMS рекламно пространство на ryanair.com.

(217) Съществуват голям брой много стабилни, добре известни и редовно използвани летища. За да развият дейността си, по-слабите конкуренти трябва да преодолеят статичното покупателно поведение на потребителите. По-малките регионални летища трябва да намерят начина, по който непрекъснато да изпращат свързаното с тяхната марка послание до възможно най-широка аудитория. За традиционните форми за маркетингова комуникация са необходими разходи, които превишават техните ресурси.

(218) Рекламата с посредничеството на AMS:

а) дава възможност да се достигне до значителна част от лицата, които вече планират да закупят пътуване;

б) води до относително ниски разходи (тарифа за търговските ставки за онлайн комуникация);

в) позволява комуникация с точката на закупуване;

г) дава възможност за креативна реклама.

6.2.2.6. ***Мнение на Ryanair от 20 декември 2013 г.***

(219) На 20 декември 2013 г. Ryanair представи мнение относно плащанията към AMS. Ryanair оспорва предварителната оценка на Комисията, според която плащанията към AMS представляват разходи за летището, с оглед на това, че при такъв подход не се взема предвид стойността на предоставените от AMS услуги на летището. Ryanair освен това счита, че за целите на анализа относно критерия за 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.

(220) В подкрепа на твърдението си Ryanair представя анализ, в който се сравняват използваните от AMS цени с такива, предложени за сравними услуги от други уебсайтове за пътуване ([32]). Анализът води до заключението, че използваните от AMS цени са или по-ниски от средните или в средния диапазон на цените, начислявани от референтните уебсайтове.

(221) 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. Освен това Ryanair представя доказателства за услуги, предоставени на летища в рамките на договори с AMS, за да демонстрира стойността на тези услуги за летищата.

(222) Според Ryanair, ако 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 (подход, който Ryanair оспорва), стойността на услугите, предоставени от AMS на летищата, следва да не се подценява.

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

6.2.2.7. ***Мнение на Ryanair от 17 януари 2014 г.***

(224) Ryanair също така представи 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 договорите за летищно обслужване, сключени между Ryanair и летищата, и маркетинговите договори между AMS и същите тези летища ([33]). Ryanair подчертава, че това по никакъв начин не поставя под въпрос нейната позиция, според която договорите на AMS и договорите за летищно обслужване трябва да се разглеждат поотделно във връзка с критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(225) В този доклад се посочва, че генерираните от AMS приходи би следвало да се включат в общите приходи при един съвместен анализ на рентабилността, докато разходите на AMS би следвало 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.

(226) 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 маркетингови услуги, но също така след неговото изтичане. Точно такъв би бил случаят, когато поради наличие на договор с Ryanair летището започне да се използва и от други авиокомпании, които на свой ред ще привлекат търговски оператори и по този начин ще се повишат приходите на летището, които не са свързани с въздухоплаване. Според Ryanair, ако Комисията извърши 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.

([32]) 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.

([33]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*“ (Oxera, „*Как следва 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.

(227) Ryanair освен това счита, че в допълнителните ползи, предвидени за срока на договора за летищно обслужване, може да се включи една крайна стойност, за да се отчете стойността, генерирана след изтичането на срока на договора. Крайната стойност би могла да се адаптира въз основа на предпазливо предположение относно вероятността от подновяване на договора 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 договора, сключен с AMS, и от договора за летищно обслужване, като се взема предвид несигурният характер на допълнителните ползи след изтичането на договора за летищно обслужване.

(228) В подкрепа на този подход в доклада е представено обобщение на резултатите от проучвания на ефекта от рекламата върху стойността на дадена марка. В тези проучвания се признава, че рекламата може да повиши стойността на марката и да увеличи допълнително лоялността на клиентите. Според доклада рекламата в ryanair.com повишава видимостта на марката, особено 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 договори за реклама с AMS.

(229) В доклада се посочва, че основаният на паричните потоци подход е за предпочитане пред подхода чрез капитализация, при който свързаните с AMS разходи 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 договора за летищно обслужване. При този метод обаче няма да бъдат взети предвид допълнителните ползи за летището от подписването на договора за въздухоплавателни услуги с Ryanair, а освен това ще бъде трудно да се прецени стойността на нематериалния актив поради разходите за марката и продължителността на срока на използване на актива.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) Дружество AMS заявява, че не се е ползвало от държавна помощ и че спрямо него CCIPB е действала в съответствие с критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(231) AMS изтъква, че сумите, които CCIPB дължи на AMS въз основа на договора за маркетингови услуги, съответстват на пазарните цени за услуги, които имат реална стойност за летището.

(232) Според AMS следните три твърдения, включени в доклада на консултанта, както са изложени в решението за разширяване на процедурата, са погрешни поради посочените по-долу причини:

а) „Уебсайтът на Ryanair изглежда сравним с този на други авиокомпании, които по принцип не предлагат платени реклами и на които летищата не се рекламират“ — AMS поддържа мнението, че е неточно да се твърди, че други авиокомпании не предлагат платени реклами на своите уебсайтове. Според дружеството сега се прави точно това, но ryanair.com просто е бил предвестник в тази област. AMS изтъква, че уебсайтът на Ryanair е различен, доколкото се отличава с интереса, който представлява за рекламодателя поради своята популярност. AMS отбелязва, че за летищата рекламата в ryanair.com е от особен интерес, тъй като е идеално насочена към потенциалните пътници, позволява да се увеличат приходите от неавиационни дейности и повишава международната известност на летището.

б) „Летищата не могат да бъдат сравнявани с другите потенциални рекламодатели в уебсайтове на авиокомпании като Ryanair, тъй като предоставяните от дадено летище услуги на пътниците на Ryanair не могат по своя характер да бъдат разграничени от тези, предоставяни от самата авиокомпания, за разлика от други услуги, а именно за настаняване или за вземане на автомобил под наем“ — AMS твърди, че предоставяните от летищата услуги на пътниците (като търговия на дребно, паркинги, ресторанти и др.) лесно могат да бъдат разграничени от предоставяните от Ryanair услуги на пътниците. AMS добавя, че дали услугите, предоставяни на пътниците от летището, ще бъдат „свързани“ или не с тези, предоставяни от Ryanair, това с нищо не намалява интереса на летището към този вид реклама. Според AMS същите основания се отнасят за частните летища, които плащат за услугите на дружеството, както и на хотелите и на фирмите за наемане на автомобили, които са партньори на Ryanair, чиито услуги също биха могли да се определят като свързани (или не) с тези на Ryanair.

в) „Не е разумно летищата да отделят собствени средства, за да ги предоставят на авиокомпании с цел да стимулират пътниците да използват полетите на тези компании с дестинация до същите летища, предвид факта, че тези допълнителни пътници носят преки ползи за въпросните авиокомпании“ — AMS изтъква, че причината, поради която летищата се рекламират в уебсайта ryanair.com, е че те желаят да увеличат дела на пристигащите пътници, които обикновено са в основата на по-висок приходи от неавиационни дейности за летищата. AMS добавя, че освен това летищата имат нужда да се рекламират, за да утвърдят известността си в международен план, и че техният подход е сравним с този за рекламата, която правят големите мултинационални компании като Coca-Cola, McDonald's, Nike и др. Според дружеството дали дадено летище се рекламира в уебсайта на Ryanair или не няма особено значение за компанията, доколкото това с нищо не променя общия брой на нейните пътници и във всеки случай фактът, че Ryanair би могла или не да извлече полза от рекламата на дадено летище в уебсайта ryanair.com е без никакво значение за летището в търговско отношение.

(233) AMS подчертава, че няма никаква причина да се подлага на съмнение търговската логика, която е в основата на взетото от летището решение да рекламира в уебсайта ryanair.com, когато услугите са предоставени на пазарна цена. Дружеството добавя, че регионалните летища имат нужда от този вид реклама за оцеляването и растежа си.

(234) AMS счита, че рекламата в уебсайта на Ryanair позволява увеличаване на броя на пристигащите пътници, за които е много по-вероятно да генерират приходи от неавиационни дейности за летището, отколкото за пътниците, които заминават в чужбина. От това дружеството заключава, че следователно по-голям смисъл има да се прави търговска реклама в уебсайта на Ryanair, за да се привлекат пристигащи пътници, отколкото да се прави реклама във вестници или други медии, насочена към местните пътници.

(235) AMS твърди, че насоките от 2005 г. не се прилагат за отношенията между летище и доставчик на маркетингови услуги и фактът, че дружеството майка на AMS е въздушен превозвач, не е достатъчно основание за прилагане на насоките.

6.3. *МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ СЛЕД ПУБЛИКУВАНЕТО В ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ НА ИЗВЕСТИЕ С ПОКАНА ДО ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ И ТРЕТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ ДА ИЗЛОЖАТ МНЕНИЕТО СИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НОВИТЕ НАСОКИ КЪМ НАСТОЯЩИТЕ СЛУЧАИ*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France оспорва прилагането на новите насоки за случаите, които се отнасят до оперативна помощ за летища, дори ако тази помощ е изплатена преди публикуването на тези насоки, поради няколко различни причини:

а) Според Air France става дума за прилагане на новите насоки със задна дата, което облагодетелства некоректните участници, като узаконява поведение, което не е било в съответствие с действащите към момента на осъществяването му правила. И обратно, този подход санкционира участниците, които са спазили насоките от 2005 г., като са се въздържали от получаване на публични средства.

б) Освен това Air France е на мнение, че прилагането на новите насоки към държавна оперативна помощ, отпусната на летища преди влизането на насоките в сила, противоречи на общите принципи на правото и на европейската съдебна практика.

(237) Air France твърди, че ефектът от новите насоки ще бъде облагодетелстване на новите оператори за сметка на заварените на пазара. Всъщност като се позволява на една нова авиокомпания да плаща единствено допълнителните разходи, свързани с дейността ѝ, насоките дискриминират заварените оператори, от които се събират по-високи такси.

(238) И накрая, Air France припомня, че макар условието за недискриминационен достъп до инфраструктурата да изглежда лесно на теория, практиката е съвсем различна, като някои експлоатационни практики съзнателно са поставени в неизгодно положение.

6.3.2. CCIPB

(239) CCIPB се позовава на предишните си мнения и предоставя анализ, в който се описват причините, поради които, ако субсидиите за оборудване биха се разглеждали като оперативна помощ, предоставена в нейна полза, те биха били съвместими с разпоредбите на раздел 5.1.2 от новите насоки, които позволяват разрешаването със задна дата на оперативни помощи, предоставени на летищата преди влизането в сила на новите насоки.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Тази неправителствена организация е представила мнение, в което се критикуват новите насоки и приетите досега решения от Комисията в авиационния сектор поради техните, както се твърди, вредни за околната среда последствия.

7. **КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ**

7.1. *КОМЕНТАРИ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ФРАНЦИЯ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

7.1.1. ДОГОВОР ЗА ЛЕТИЩНО ОБСЛУЖВАНЕ ОТ 2005 Г.

(241) Франция отбелязва, че договорът за летищно обслужване от 2005 г. се ограничава до посочване на тарифните условия на летището, които са публично известни и следва да се прилагат по еднакъв начин за всеки обслужващ летището превозвач.

(242) Що се отнася до таксата за престой, в тарифната уредба на летището се предвижда, че таксата се дължи едва от момента, в който въздухоплавателното средство е престояло на летището повече от два часа. Следователно според Франция, тъй като времето за престой на летището на обслужваните от Ryanair самолети обикновено се ограничава до 25 минути, нормално е на тази авиокомпания по принцип да не се начислява такса за престой.

(243) По същия начин, що се отнася до таксата за светлинна сигнализация, тя се дължи само когато се използват светлините за сигнализация (т.е. през нощта или в случай на лоша видимост). Според Франция, тъй като полетите на Ryanair се изпълняват само денем, за тях не е необходимо да се използва услугата за светлинна сигнализация и следователно не се дължи и съответната такса.

7.1.2. ТАКСАТА ЗА ГРАЖДАНСКАТА АВИАЦИЯ

(244) Франция внася уточнения относно летищната такса, описана в раздел 4.3.2, както и относно таксата за гражданската авиация.

(245) Що се отнася до таксата за гражданската авиация, предвидена в член 302a K от Общия данъчен кодекс, тя се събира от държавата от въздушните превозвачи и е предназначена за финансиране на функциите на Генералната дирекция за гражданско въздухоплаване, които не се финансират чрез такси за предоставени услуги. Тази такса се определя според броя на пътниците и теглото на товарите и пратките, заминаващи от Франция. Вътреобщностната ѝ тарифа се определя от посочения по-горе член и е еднаква на цялата френска територия. Определянето на тарифата за таксата и събирането на таксата се осъществява от държавата и летищните оператори нямат участие в този процес.

7.1.3. ДОГОВОР, СВЪРЗВАЩ CCIPB И ДРУЖЕСТВОТО AMS

(246) Що се отнася до договора, свързващ CCIPB с AMS, който представлява основанието за процедурата за уведомяване, френските органи отбелязват, че в този договор се посочва, че AMS разполага с изключителен лиценз за предлагане на маркетингови услуги в уебсайта за пътувания www.ryanair.com. Франция отбелязва, че този уебсайт също така предлага услуги за въздушен превоз от множество летища в Европа.

(247) Франция отбелязва, че CCIPB е предоставила документация, която е част от търговската оферта на уебсайта www.voyages-sncf.com, чиито предлагани услуги изглеждат разумно сходни с тези, които са предмет на договора с AMS. Тези услуги се оценяват на […] EUR без данъците или […] EUR с включени всички данъци — сума, която изглежда се вписва в обхват, който е съпоставим с начисления от дъщерното дружество на Ryanair.

(248) Франция счита, че останалите характеристики на този договор също трябва да се вземат предвид, а именно:

— срокът му от пет години,

— условията при сключването му, по-специално отсъствието на предварителна конкуренция по отношение на закупуването на услуги от пазарния сектор,

— условията за прилагане на тарифите за тези маркетингови услуги, определени предварително и определени като фиксирана сума, а не впоследствие в зависимост от статистиката за интернет трафика на уебсайта www.ryanair.com,

— клаузите за изключителност по отношение на предоставянето на съпътстващи услуги (отдаване на автомобили под наем, настаняване), които ограничават достъпа единствено до предприятията, с които групата Ryanair има търговски договори.

7.2. *КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

(249) Франция не пожела да коментира мненията, представени от третите заинтересовани страни след откриването на официалната процедура по разследване.

7.3. *КОМЕНТАРИ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ФРАНЦИЯ СЛЕД РАЗШИРЯВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

7.3.1. ПРЕДПОЛАГАЕМИ ПОМОЩИ, ПРЕДОСТАВЕНИ НА АВИОКОМПАНИИТЕ

(250) Франция счита, че за да се определи наличието на икономическо предимство, договорите за летищно обслужване и договорите за маркетингови услуги следва да се оценяват заедно за всеки разглеждан период.

(251) Освен това Франция счита, че при прилагането на критерия за частен оператор в условията на пазарна икономика следва да се оценява съвместно поведението на CCIPB като цяло, на CCIPB като управляващ летището орган и на държавата или другите публични органи, които контролират управляващия летището орган или се включват в неговото финансиране, при отношенията им с Ryanair и AMS.

(252) При все това Франция отбелязва, че съображенията, на които се позовават публичните органи за участието си в определено финансиране, не се основават единствено на критерии за рентабилност за летището, а по-общо на икономическите и социалните ползи от летищната дейност за региона, които не се вземат предвид в мотивите на частния оператор в условията на пазарна икономика.

(253) Във връзка с това Франция се позовава на две проучвания, осъществени през 2005 и 2011 г. от CCIPB, относно въздействието от трафика на компанията Ryanair. Тези проучвания доказвали значителните икономически ползи за региона от разкриването на въздушния маршрут.

(254) По отношение на съмненията, изразени от Комисията в решението за разширяване на процедурата относно съвместимостта на мерките за евентуално предоставена помощ с вътрешния пазар чрез сключения с Ryanair договор през 2003 г. и с договорите от 2005 г., Франция припомня, че самата тя е уведомила за това досие през януари 2007 г., за да сподели съмненията си и да получи от Комисията решение относно редовността на мерките за евентуално предоставена помощ чрез договорите от 2005 г. според общностния режим за държавните помощи. Във връзка с това Франция не смята, че е в състояние да предостави доказателство за съвместимост.

(255) Франция потвърждава важното въздействие на дейността на авиокомпаниите, финансирани от CCIPB, за регионалното икономическо развитие. Въпреки всичко Франция не може да направи заключение за тяхната съвместимост с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС или на правилата, приложими за услугите от общ икономически интерес.

7.3.2. ФИНАНСОВИ ВНОСКИ ЗА ЛЕТИЩЕТО

(256) Що се отнася до наличието на държавна помощ във финансовите вноски за летище Pau, Франция счита, че за него, както и за повечето други летища от същия мащаб, решенията за инвестиции на финансиращите публични органи не се основават на директно насрещно плащане от концесионера, а на икономическите и социалните ползи за региона, произтичащи от дейността на летището.

(257) Освен това Франция се позовава на законовия механизъм за финансиране на функциите, свързани с безопасността и сигурността, описани в раздел 4.3.2. Франция счита, че този механизъм изключва всякаква свръхкомпенсация на разходите, направени от управляващия летището орган за изпълнение на функциите, свързани с безопасността и сигурността, които принадлежат към функциите на държавата. Следователно според Франция платените от държавата суми за покриване на разходите за безопасност (персонал и оборудване или противопожарни автомобили, автомобили за прогонване на животни и птици, заграждения) и сигурност (персонал и оборудване, предназначени за проверка на пътниците и на техния багаж) не могат да се приравнят към държавна помощ.

7.4. *КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ СЛЕД РАЗШИРЯВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ*

(258) Франция не пожела да коментира мненията, представени от третите заинтересовани страни след разширяването на официалната процедура по разследване.

7.5. *КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НОВИТЕ НАСОКИ КЪМ НАСТОЯЩИЯ СЛУЧАЙ*

(259) Франция отбелязва, че новите насоки са по-гъвкави от старите по отношение на оперативната помощ. 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.

(260) При все това Франция твърди, че съгласно новите насоки инвестиционната помощ ще се оценява по-строго в сравнение с преди, доколкото в тези насоки се предвиждат максимално разрешени интензитети на помощта в зависимост от размера на летището.

7.6. *КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ТРЕТИТЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИЛАГАНЕТО НА НОВИТЕ НАСОКИ КЪМ НАСТОЯЩИЯ СЛУЧАЙ*

(261) Франция не е пожелала да коментира мненията, представени от третите заинтересовани страни във връзка с прилагането на новите насоки по отношение на настоящия случай.

8. **ОЦЕНКА**

(262) За целите на оценката на разглежданите мерки следва да се направи разграничение между потенциалните помощи, предоставени на авиокомпаниите (раздел 8.1 от настоящото решение), и потенциалните помощи за оператора на летище Pau под формата на финансови вноски (раздел **8.2** от настоящото решение).

8.1. *МЕРКИ В ПОЛЗА НА АВИОКОМПАНИИТЕ*

8.1.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС

(263) 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.

(264) За да бъде определена дадена мярка като държавна помощ, е необходимо да са изпълнени кумулативно следните условия: 1) мярката е финансирана чрез държавни ресурси или от държавата, 2) тя предоставя икономическо предимство, 3) това предимство е избирателно, 4) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите членки и 5) получателят е предприятие съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, което предполага, че извършва стопанска дейност.

8.1.1.1. ***Държавни ресурси в договорите, които CCIPB е сключила с авиокомпаниите по време на разследвания период***

(265) Договорите за маркетингови услуги и тези за летищно обслужване са били сключени между авиокомпаниите, от една страна, и CCIPB, от друга страна.

(266) Според френското законодателство търговско-промишлените камари са публични структури. Съгласно действащата понастоящем версия на член L710-1 от Търговския закон „структурите или регионалните камари от мрежата на търговско-промишлените камари са натоварени в качеството си на междинни държавни органи с функцията да представляват интересите на промишлеността, търговията и сектора на услугите пред публичните органи или чуждестранните органи. Като осигуряват връзката между различните заинтересовани участници, те осъществяват дейността си без да засягат представителните функции, поверени на професионалните или междупрофесионалните организации въз основа на действащите законови и подзаконови разпоредби, както и функциите, осъществявани от териториалните органи в рамките на тяхното независимо управление. Мрежата и всяка структура или регионална камара в нейните рамки допринасят 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“.

(267) Същата разпоредба гласи: „За тази цел всяка структура или регионална камара от мрежата може да осигури, при съответното спазване, ако това е необходимо, приложими за тях секторни схеми:

1. задачите от общ интерес, които са им възложени по силата на законовите и подзаконовите разпоредби;

2. задачите за подпомагане, подкрепа, свързване и консултиране на създателите и приемниците на предприятия, както и на самите предприятия, при спазването на действащите законови и подзаконови разпоредби по отношение на конкурентното право;

3. задача за подпомагане и консултиране на международното развитие на предприятията и за износа на тяхната продукция в партньорство с френската Агенция за международно развитие на предприятията;

4. задача по отношение на първоначалното или на продължаващото професионално обучение, благодарение по-специално на публичните и частните образователни институции, които създават, управляват и финансират;

5. задача за създаване и управление на оборудване, по-специално пристанищно или летищно;

6. задачите от пазарен характер, които са им възложени от публичен субект или които са необходими за изпълнението на другите им задачи;

7. всяка задача, свързани с експертен опит, консултации или всяко проучване, поискано от публичните органи по въпроси, свързани с промишлеността, търговията, икономическото развитие, професионалното образование или устройството на територията, без да се засяга дейността, които биха могли да предприемат по собствена инициатива“.

(268) В член L710-1 Търговския закон също така се посочва: „Асамблеята на френските търговско-промишлени камари, регионалните търговско промишлени камари, териториалните търговско-промишлени камари и техните обединения

са публични структури, които са под надзора на държавата и се управляват от избрани ръководители на предприятието.“

(269) Тези законови разпоредби са претърпели промени по време на разследвания период, т.е. от 2003 до 2010 г. Все пак основните им принципи са останали непроменени. Действително по време на целия период търговско-промишлените камари като CCIPB са останали държавни структури, създадени със закон, управлявани от избрани ръководители на предприятия и под надзора на държавата. От друга страна, тъй като представляват междинни органи на държавата, основанието за тяхното съществуване и тяхната първостепенна цел са (според условията на член L710-1 от Търговския закон) изпълнението на задачи от общ интерес, които са им възложени със закон, т.е. най-общо казано — да представляват интересите на промишлеността, търговията и сектора на услугите пред публичните органи, подкрепата за местните предприятия и развитие на привлекателността и устройството на територията. Промишлените и търговските дейности на търговско-промишлените камари са допълващи към изпълнението на техните задачи от общ интерес и са предназначени да спомагат за осъществяването на последните.

(270) Освен това следва да се отбележи, че в националното законодателство са предвидени специални условия на финансиране за търговско-промишлените камари, и по-специално в член L710-1 от Търговския закон. Така ресурсите на търговско-промишлените камари се състоят по-конкретно от фискални приходи (таксата за разходи за търговско-промишлените камари, определена съгласно член 1600 от Общия данъчен кодекс), от субсидии или от средства, получени от дейности за обучение и от управление на транспортна инфраструктура. По този начин, за да посрещнат разходите си, търговско-промишлените камари не трябва да разчитат единствено на търговските си приходи. Това води към заключението, че промишлените и търговските дейности на търговско-промишлените камари са допълващи към изпълнението на задачите от общ интерес и са предназначени да спомагат за осъществяването на последните.

(271) Франция е потвърдила това заключение, що се отнася до CCIPB. Действително тя посочва, че: „Като законен представител на интересите на 13 000 местни предприятия CCI Pau Béarn е техният изразител пред публичните органи и местните органи. (…) В рамките на тези задължения управлението на летище Pau Pyrénées намира пълния си смисъл, като го определя като инструмент за растеж и развитие на икономическата дейност на територията на камарата. (…). Следователно търговско-промишлените камари имат по закон задача от общ интерес, която е свързана, наред с другото, с икономическото развитие и с подобряването на привлекателността на територията. От горепосочените разпоредби също така става ясно, че управлението на летищно оборудване се вписва именно в рамките на тази задача.“

(272) Франция добавя още, че: „Търговско-промишлените камари редовно осъществяват и финансират дейности за лобиране в полза на привлекателността на своята територия и за популяризиране на ново оборудване. Те също така осъществяват специфични действия за популяризиране на туризма чрез участието си в различни регионални и областни структури в тази сфера, и по-специално чрез регионални и областни съвети по туризъм, както са предвидени в членове L131-4 и L132-3 от Закона за туризма (…). Подходът за развитие на привлекателността на дадена територия наистина изисква комплекс от действия едновременно за привличане на капитали, поръчки, предприятия, талантливи личности, учащи и туристи, които вдъхват живот на предприятията и на региона. Привлекателността се постига и чрез международно влияние. Със своите уебсайтове нискотарифните авиокомпании могат да се включат в този подход. И накрая, новите маршрути се търсят и от самите жители на региона — разнообразяване на предлагането, и по-специално на „нискотарифните“ услуги, за да бъдат свързани по-лесно с Европа на най-ниска цена.“

(273) Тези твърдения показват недвусмислено, че основната цел и причина за съществуването на CCIPB, както и на всички други търговско-промишлени камари, е да служат на интересите на местните предприятия като цяло и да спомагат за икономическото развитие и за повишаване на привлекателността на територията. Горепосочените твърдения на Франция показват също така, че за една търговско-промишлена камара, каквато е CCIPB, търговска дейност като управлението на летище Pau не се осъществява с намерение за реализиране на печалба, а с цел да се помогне по необходимия начин за задачите от общ интерес, с които тази структура е натоварена със закон. Както вече беше посочено в съображение 142 по-горе, самата CCIPB счита себе си за публичен орган, чието предназначение не е да реализира печалба.

(274) С оглед на всичко изложено по-горе търговско-промишлените камари като CCIPB следва да бъдат разглеждани като публични органи, всички решения на които, също като тези на централната държавна администрация или на местните органи на управление, следва да се считат като такива, които „могат да се припишат на държавата“ по смисъла на съдебната практика относно държавната помощ ([34]), и чиито ресурси представляват държавни ресурси ([35]). В това отношения не е от особено значение, че търговско-промишлените камари се ръководят от лица, които са избрани от търговци, ръководители на предприятия и представители на предприятия, а не се ръководят от служители, назначени от другите публични органи. Всъщност дори и националните парламенти се избират от всички граждани, които имат право на глас. Въпреки това те представляват една от конституционните власти на всяка демократична държава, чиито решения задължително се приписват на държавата.

([34]) Вж. например Решение на Съда от 21 март 1991 г. по дело C-303/88, Италия/Комисия, Recueil. стр. I-1433, точка 11, и Решение на Съда от 12 декември 1996 г. по дело T-358/94, Национална компания Air France/Комисия, точки 58 — 61.

([35]) Вж. във връзка с това Решение на Комисията от 14 юли 2004 г. по дело C 25/2004 — *Германия — DVB-T в Berlin-Brandenburg*, съображение 20.

(275) Следователно положението на търговско-промишлените камари се различава от това на публичните предприятия, за които Съдът е постановил по делото *Stardust Marine* ([36]), че: „Действително, дори ако държавата е в състояние да контролира дадено публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговата дейност, не може автоматично да се предположи, че такъв контрол реално се упражнява в даден случай. Публичните предприятия могат да бъдат повече или по-малко независими, което се определя от степента на автономност, която държавата им предоставя. (…) По тази причина единствено фактът, че дадено публично предприятие се намира под държавен контрол, не е достатъчно основание да се счита, че предприетите от това предприятие мерки, като например финансово подпомагане на въпросните предприятия, могат да се вменят на държавата. Необходимо е също така да се прецени дали публичните органи могат да бъдат разглеждани като участвали по един или друг начин в приемането на тези мерки."

(276) Всъщност в случая на мярка, предприета от публично предприятие, чието предназначение е да осъществява икономическа дейност, следва да се определи дали публичните органи, които контролират това предприятие — например поради дела от капитала, който държат в това предприятие — участват във въпросната мярка. Положението при една търговско-промишлена камара е различно, доколкото самата такава структура е част от публичната администрация — или „междинен държавен орган" или „публичен орган" — и следователно е публичен орган, създаден със закон, за да удовлетворява общите интереси. Следователно за да се определи дали дадено решение на търговско-промишлена камара може да се припише на държавата, не е необходимо да се определя дали друг публичен орган (например държавата в тесния и общоприет смисъл или други местни органи на управление) е участвал във въпросното решение. На практика едно такова решение задължително изпълнява критерия за приписване.

(277) Този подход вече е бил възприет от Комисията в практиката ѝ на вземане на решения. Например във връзка с търговско-промишлената камара на Var Комисията посочва: „поради статута си на публично предприятие по френското право тя упражнява дейността си на определена географска територия, управлява се от избрани членове и разполага с фискални ресурси, получени от предприятията, вписани в търговския регистър, и следователно попада в категорията на „публичните органи" по смисъла на Директива 2000/52/ЕО на Комисията ([37]). Следователно не е необходимо да се установява дали мярката може да се припише на държавата по смисъла на съдебната практика по делото Stardust Maritime" ([38]).

(278) CCIPB е оспорила приписването на държавата на договорите, които са предмет на официалната процедура по разследване, като отрича участие на държавата и на местните органи в собствените си решения. Във връзка с посоченото по-горе тези аргументи изглеждат неефективни, тъй като самата CCIPB е публичен орган, чиито решения задължително се приписват на държавата според съдебната практика относно държавната помощ, независимо от ролята, която други органи са имали за решенията ѝ. По същите причини също толкова неуместен е и аргументът на CCIPB, според който упражняваният от държавата надзор не предполага подчиненост. Както вече беше посочено в съображение 273, в своите коментари относно решението за откриване на процедурата самата CCIPB се е представила като „публичен орган, чието предназначение не е да реализира печалба", като по този начин потвърждава тезата на Комисията, според която CCIPB е публичен орган, всички решения на който могат да бъдат приписани на държавата, без да е необходимо да се проверява участието на други публични органи във вземането на тези решения.

(279) Коментарите на Ryanair по този въпрос по същество са сходни с тези на CCIPB. Ryanair по-специално счита, че Комисията следва да разгледа критерия за приписване, като анализира участието на „публичните органи" в решенията на CCIPB по отношение на Ryanair и на AMS. Освен това Ryanair цитира становище на Държавния съвет, което има за цел да докаже независимостта на търговско-промишлените камари по отношение на държавата в тесния смисъл на думата. Според това становище фактът, че търговско-промишлените камари „са свързани с държавата, доколкото всяко публично предприятие трябва технически да бъде свързано с юридическо лице, сам по себе си не предполага каквато и да било подчиненост". Във връзка с това Ryanair изтъква, че държавата (строго погледнато) участва само в някои решения на CCIPB, като единствено се информира за тях впоследствие. Поради всички изложени по-горе причини този аргумент е неуместен, тъй като няма основание да се търси евентуално участие на други публични органи, освен на CCIPB, в решенията на последната.

(280) Аргументът на CCIPB, според който тя управлява летище Pau „съгласно условията на частното право", също е неуместен, тъй като разглежданите в случая мерки са били приети от публичен орган и следователно задължително се приписват на държавата ([39]).

([36]) Вж. Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело Франция/Комисията (C-482/99), Recueil, стр. I-4397, точка 52.

([37]) ОВ L 193, 29.7.2000 г., стр. 75.

([38]) Вж. Решение на Комисията от 22 юни 2006 г. по дело № 563/05 — *Франция — Помощ за авиокомпанията Ryanair за въздушния маршрут, обслужващ Тулон и Лондон*, съображение 16.

([39]) За по-голяма изчерпателност Комисията подчертава, че за целите на прилагането на правилата за държавна помощ не може да се прави разлика между CCIPB и специалната служба на CCIPB, чието предназначение е да управлява летището, предвид факта, че управляващата летище Pau служба не е юридическо лице, различно от CCIPB, и че тя е само структура на вътрешните служби на CCIPB, лишена от друга автономност за вземане на решения, освен тази по отношение на ежедневното управление на летището. Така например различните договори за летищно обслужване и за маркетинг, които са предмет на официалната процедура по разследване, са били подписани от председателя на CCIPB, след като е бил упълномощен за това от Общото събрание на CCIPB. Освен това нито Франция, нито трети страни са изразили становище, че мерките, които са предмет на официалната процедура по разследване, трябва да бъдат приписвани единствено на тази служба.

(281) В заключение, различните договори, които са предмет на настоящото разследване, могат да се припишат на държавата и включват използване на държавни ресурси.

8.1.1.2. ***Избирателно предимство за Ryanair, AMS и Transavia в договорите, сключени с CCIPB по време на разследвания период***

(282) 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 обичайни пазарни условия ([40]).

(283) За извършването на този анализ по отношение на въпросните мерки следва да се приложи принципът на оператор в условията на пазарна икономика. Той се изразява в това да се определи дали хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на CCIPB и ръководен от перспективи за рентабилност, би сключил подобни договори.

(284) За правилното прилагане на този принцип най-напред следва да се разгледат различни въпроси от общ характер, и по-специално следните:

— Трябва ли да се анализират заедно или напротив — поотделно, договорът за маркетингови услуги и сключеният едновременно с него договор за летищно обслужване ([41])?

— Трябва ли при прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика да се приеме, че CCIPB е действала като управляващ летище Pau орган или като публичен орган, който получава маркетингови услуги в рамките на задачата си за местно икономическо развитие, независимо от функцията си на управляващ летището орган?

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

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

(285) След като разгледа тези няколко въпроса, Комисията ще приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика към различните разглеждани мерки.

Съвместен анализ на договорите за летищно обслужване и договорите за маркетингови услуги

(286) В решението за разширяване на процедурата Комисията счете, че двата вида договори, обхванати от официалната процедура по разследване, а именно договорите за летищно обслужване и договорите за маркетингови услуги, следва да се оценяват заедно за всеки разглеждан период, към момента на сключване на всеки един от разглежданите договори. Този подход по-специално предполага всяка от посочените по-долу групи договори, сключени от CCIPB, да бъде разглеждана като една-единствена мярка:

— договорът за летищно обслужване, сключен на 30 юни 2005 г. с Ryanair, и договорът за маркетингови услуги, подписан в същия ден с AMS, които се отнасят за маршрута Pau — London Stansted,

— писмото на CCIPB до Ryanair от 25 септември 2007 г., с което условията на договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. се прилагат и за маршрута Pau — Charleroi ([42]), и договорът за маркетингови услуги, сключен в същия ден с AMS,

— писмото на CCIPB до Ryanair от 17 март 2008 г., с което условията на договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. се прилагат и за маршрута Pau — Bristol, и договорът за маркетингови услуги, сключен на 31 март 2008 г. с AMS, който се отнася за същия маршрут,

([40]) Вж. по-специално Решение на Съда от 29 април 1999 г. по дело C-342/96, Испания/Комисия, Recueil 1999 г., стр. I-2459, точка 41.

([41]) Този въпрос не се прилага нито по отношение на договора, сключен на 23 януари 2006 г. между CCIPB и Transavia, в който са включени едновременно летищно обслужване и маркетингови услуги, нито по отношение на договора, сключен на 28 януари 2003 г. между CCIPB и Ryanair, който също съдържа разпоредби както за летищно обслужване, така и за маркетингови услуги.

([42]) Този вид писма може да се приравнят към договор за летищно обслужване, тъй като в тях се определят условията за фиксиране на летищните такси и за услугите по наземно обслужване. По-нататък той ще бъде включен сред актовете, наричани с термина „договори за летищно обслужване“.

— писмото на CCIPB до Ryanair от 16 юни 2009 г., с което условията на договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. се прилагат и за маршрута Pau — Bristol, и договорът за маркетингови услуги, сключен в същия ден с AMS, който се отнася за същия маршрут,

— договорът за маркетингови услуги, сключен на 28 януари 2010 г. с AMS за маршрутите Pau—Лондон, Pau — Charleroi и Pau — Beauvais. Успоредно с този договор за маркетингови услуги няма официално сключен договор за летищно обслужване. Въпреки това може да се идентифицира „мълчалив“ договор за летищно обслужване. Този „мълчалив“ договор се изразява в това, че за Ryanair ще продължат да се прилагат — и за трите маршрута, описани в договора за маркетингови услуги ([43]) — общите летищни такси на летището, приети след обсъждане в икономическата консултативна комисия, както и тарифите за услуги за наземно обслужване, предвидени в договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. Действително Франция е посочила, че при изтичането на 30 юни 2010 г. на договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. той не е бил подновен, както и че прилаганите след това тарифи за Ryanair са продължили да бъдат приетите от икономическата консултативна комисия на летището за регулираните такси, а за наземното обслужване — предвидените в договора от 30 юни 2005 г.

(287) Франция заяви, че е съгласна с подхода, възприет в решението за разширяване на процедурата, изразяващ се в съвместно анализиране на договорите за летищно обслужване и на сключените успоредно с тях договори за маркетингови услуги. Напротив, някои трети заинтересовани страни, например CCIPB и Ryanair, оспорват този подход, като считат, че договорите за маркетингови услуги следва да бъдат анализирани отделно.

(288) Данните в досието обаче потвърждават основателността на подхода, възприет в решението за разширяване на процедурата и одобрен от Франция. В случая на Transavia и на договора, сключен с Ryanair през 2003 г., това е очевидно, тъй като маркетинговите услуги и летищното обслужване са предмет на един-единствен договор. Поради изложените в съображения 289 — 313 причини това се отнася за другите договори, сключени с Ryanair и AMS.

(289) На първо място, всеки договор за маркетингови услуги е сключен почти едновременно с договор за летищно обслужване. Действително сключването на тези два вида договори всеки път е ставало на една и съща дата, с изключение на случая с договора за маркетингови услуги от 31 март 2008 г., който все пак е сключен съвсем малко по-късно (14 дни) от договора за летищно обслужване във връзка с маршрута Pau — Bristol — предмет и на договора за маркетингови услуги.

(290) Освен това тези два вида договори са сключвани от едни и същи страни по тях. Действително AMS е изцяло дъщерно дружество на Ryanair и неговите ръководители са от висшия персонал на Ryanair ([44]). Така Ryanair и AMS представляват един-единствен стопански субект, доколкото AMS действа в съответствие с 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 изложено подробно по-нататък, различните договори за маркетингови услуги са свързани с обслужването на определени въздушни маршрути от Ryanair за заминаване от летище Pau. Действително в договорите за маркетингови услуги се посочва, че основанията им произтичат от ангажимента на Ryanair да обслужва тези маршрути и освен това те са били сключени едновременно с договорите за летищно обслужване между CCIPB и Ryanair, които се отнасят за същите маршрути. Следователно обстоятелството, че договорите за маркетингови услуги са сключени от CCIPB с AMS, а не с Ryanair, не е пречка да се приеме, че сключените едновременно договор за маркетингови услуги и договор за летищно обслужване могат да се разглеждат като съставляващи една-единствена сделка, по-специално за целите на анализа на тези договори в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, и че в този контекст Ryanair и AMS следва да се разглеждат като представляващи един-единствен стопански субект.

(291) И накрая, някои други факти, посочени за всеки отделен договор в съображения 292 — 313, разкриват много тесни допълнителни връзки между, от една страна, всеки договор за маркетингови услуги и, от друга страна, договорът за летищно обслужване, сключен едновременно с него.

(292) Така например договорът за маркетингови услуги от 30 юни 2005 г. е подписан за срок от пет години, също както и договорът за летищно обслужване, подписан в същия ден, с който Ryanair се ангажира да предлага ежедневно обслужване по маршрут между Лондон и Pau. Нещо повече, в договора за маркетингови услуги се установява изрична връзка между него и услугите за въздушен транспорт, които са предмет на договора за летищно обслужване: „настоящият договор се основава на ангажимента на Ryanair за ежедневно обслужване на маршрут между Pau и Лондон (Stansted).“ Това изречение показва недвусмислено, че договорът за маркетингови услуги вероятно не би съществувал извън обслужването от Ryanair на маршрута, който е предмет на договора за летищно обслужване.

([43]) Според този договор за маркетингови услуги Ryanair се е задължила да обслужва тези три маршрута при условията, определени в същия договор.

([44]) Вж. доклада на Chambre régionale des Comptes d'Aquitaine (Регионалната сметна палата на Aquitaine) относно CCIPB, посочен в съображение 72, в който по-специално се заключава, че „дружеството AMS е само форма на проявление на Ryanair, ръководено от двама висши ръководители на компанията Ryanair“.

(293) Впрочем в преамбюла на договора за маркетингови услуги от 30 юни 2005 г. се посочва: „(…) Поради технически причини Airport Marketing Services Limited е единственото дружество, което има възможност да се заеме с популяризирането на региона на Pau и на Béarn посредством оригиналния и с изключителни права уебсайт www.ryanair.com с цел осъществяване на резервации на билети на Ryanair по направление Pau.“ Това изречение изглежда потвърждава, че основната цел на договора за маркетингови услуги не е популяризиране на региона на Pau и на Béarn изобщо, а много по-конкретна — постигане на максимални продажби на билети на Ryanair по направление Pau чрез популяризиране на този регион.

(294) От друга страна, според договора за маркетингови услуги, услугите, които AMS трябва да предоставя, се изразяват в поставяне на съобщения и връзки на страницата за дестинацията Pau на уебсайта на Ryanair, както и поставяне в началната английска страница на същия уебсайт на връзка към посочения от CCIPB уебсайт. Следователно страницата за дестинацията Pau на уебсайта на Ryanair е насочена основно към хора, които вече са решили или са склонни да обмислят да използват услугите на Ryanair до Pau. Що се отнася до началната страница на уебсайта, тя естествено е насочена към много по-широка аудитория, но в договора за маркетингови услуги е включена само нейната английска страница. Това е допълнителен показател, че маркетинговите услуги са предвидени основно за осигуряване на популяризирането на услугите на Ryanair по направлението между Pau и Лондон, а не най-общо на посещението на Pau и региона. Наистина, ако целта е била да се популяризират Pau и региона сред всички туристи и хора от бизнеса, които биха проявили интерес към региона, изглежда логично CCIPB да поиска връзката към уебсайт по неин избор да бъде поставена във всички или поне в няколко езикови версии на началната страница на уебсайта на Ryanair, а не само на английската страница.

(295) И накрая, в договора за маркетингови услуги от 30 юни 2005 г. се посочва: „в случай на съществени промени в основните търговски условия след подписването на настоящия договор, по-специално в броя на пристигащите пътници, постигнат в резултат на настоящия договор, страните се задължават да променят изцяло на добра воля настоящия договор, за да вземат предвид тази промяна“. Следователно по този начин броят на пътниците е представен като „основно търговско условие“ в договора за маркетингови услуги, което отново потвърждава, че първостепенната цел на договора за маркетингови услуги не е толкова най-общо посещението на Pau и региона, а много по-конкретна — постигане на максимален брой пътници за полетите на Ryanair до Pau.

(296) Подобни елементи се съдържат и в останалите договори за маркетингови услуги. Що се отнася до договора за маркетингови услуги от 25 септември 2007 г., той е сключен за срок от пет години, което съответства на срока, за който — посредством писмото на CCIPB до Ryanair от същия ден — условията на договора за летищно обслужване от 30 юни 2005 г. се прилагат и за маршрута Pau — Charleroi. Освен това в договора за маркетингови услуги се посочва: „основанието за този договор е ангажиментът на Ryanair да обслужва седмично маршрут между PAU и CHARLEROI, с 3 полета седмично, освен в случай на непреодолими обстоятелства, за всяка година на обслужване. По този начин CCIPB има възможност да рекламира търговските и туристическите предимства на PAU BEARN и региона, като насочи рекламата към голям брой туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, които търсят информация на уебсайта www.ryanair.com, и така да се привлекат към PAU BEARN по-голям брой пътници с голяма покупателна способност, пристигащи от Белгия.“

(297) Освен това в преамбюла на договора се посочва: „(…) [Airport Marketing Services] е единственото дружество, което разполага с възможности да достигне до голям брой потенциални пътници на Ryanair с цел популяризиране на търговските и туристическите предимства на региона.“ Тези твърдения видимо потвърждават, че основната цел на договора не е популяризиране на посещението на Pau и региона изобщо, а много по-конкретна — постигане на максимални продажби на билети на Ryanair по маршрута Charleroi — Pau.

(298) От друга страна, според договора за маркетингови услуги, услугите, които AMS е трябвало да предоставя, се изразяват в поставяне на връзка в началната белгийска страница и началната нидерландска страница на уебсайта на Ryanair към посочения от CCIPB уебсайт. Следователно маркетинговите услуги не са насочени към всички лица, които биха се оставили да бъдат убедени да посетят Pau или региона, а са насочени конкретно към тези, за които има най-голяма вероятност да използват услугите на Ryanair за полети между Charleroi и Pau, а именно жителите на Белгия и Нидерландия.

(299) Що се отнася до договора за маркетингови услуги от 31 март 2008 г., той е сключен за периода от 16 май до 13 септември 2008 г., който съответства на периода, за който Ryanair е поела ангажимент да обслужва маршрут до Bristol, както се посочва в следното изречение от същия договор: „настоящият договор се основава на ангажимента на Ryanair да обслужва седмично маршрут между PAU и BRISTOL, при 3 полета седмично от 16 май 2008 г. до 13 септември 2008 г., освен в случай на непреодолими обстоятелства, за една година на обслужване. По този начин CCIPB има възможност да популяризира туристическите и търговските предимства на PAU BEARN и региона сред голям брой туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, които търсят информация на уебсайта www.ryanair.com, и да се привлекат към PAU BEARN още по-голям брой английски пътници с голяма покупателна способнос“ ([45]).

([45]) Оригинален английски текст.

(300) Освен това в преамбюла на договора се посочва: *„[Airport Marketing Services] е единственото дружество, което разполага с възможности да привлече голям брой потенциални пътници на Ryanair с цел популяризиране на туристическите и търговските предимства на региона“* ([46]). От друга страна, според договора за маркетингови услуги, услугите, които AMS трябва да предоставя, се изразяват в поставяне на връзка в началната английска страница на уебсайта на Ryanair към посочения от CCIPB уебсайт.

(301) Що се отнася до договора за маркетингови услуги от 16 юни 2009 г., той е сключен за периода от 1 април до 24 октомври 2009 г., който съответства на периода, за който Ryanair е поела ангажимент да обслужва маршрут Pau — Bristol, както се посочва в следното изречение от същия договор: „настоящият договор се основава на ангажимента на Ryanair да обслужва седмично маршрут между PAU и BRISTOL, при 2 полета седмично от 1 април 2009 г. до 24 октомври 2009 г., т.е. при предварително планирани 60 полета за цялото полетно разписание за 2009 г., освен в случай на непреодолими обстоятелства, за една година на обслужване. По този начин CCIPB има възможност да рекламира търговските и туристическите предимства на PAU BEARN и региона, като насочи рекламата към голям брой туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, които търсят информация на уебсайта www.ryanair.com, и така да се привлекат към PAU BEARN по-голям брой пътници с голяма покупателна способност, пристигащи от Англия.“

(302) Освен това в преамбюла на договора се посочва: „(…) [Airport Marketing Services] е единственото дружество, което разполага с възможности да достигне до голям брой потенциални пътници на Ryanair с цел популяризиране на туристическите и търговските предимства на региона.“ От друга страна, според договора за маркетингови услуги, услугите, които AMS трябва да предоставя, се изразяват в поставяне на връзка в началната английска страница на уебсайта на Ryanair към посочения от CCIPB уебсайт.

(303) Що се отнася до договора за маркетингови услуги от 28 януари 2010 г., в него се предвижда той да бъде в сила в продължение на една година след началото на услугите за въздушен транспорт, които Ryanair се е ангажирала да извършва от Pau до Лондон, Charleroi и Beauvais съгласно член 1 от същия договор. Тази разпоредба сама по себе си показва очевидна връзка между договора за маркетингови услуги и въпросните услуги за въздушен транспорт. Освен това в член 1 от договора за маркетингови услуги се уточнява:

„Настоящият договор се основава на ангажимента на Ryanair да разкрие и обслужва маршрути между:

— PAU и LONDON-Stansted, считано от 30 март 2010 г., с 3 полета седмично през цялата година

— PAU и CHARLEROI, считано от 30 март 2010 г., с 3 полета седмично през летния сезон

— PAU и BEAUVAIS, считано от 30 март 2010 г., с 3 полета седмично през летния сезон.

По този начин CCIPB има възможност да популяризира предприятията, както и търговските и туристическите предимства на PAU BEARN и региона сред голям брой туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, които търсят информация на уебсайта www.ryanair.com, и да се привлекат към PAU BEARN все по-голям брой пътници с голяма покупателна способност ([47])“.

(304) Освен това в преамбюла на договора се посочва: „(…) [Airport Marketing Services] е единственото дружество, което разполага с възможности да привлече голям брой потенциални пътници на Ryanair с цел популяризиране на предприятията и на туристическите и търговските предимства на региона ([48])“. От друга страна, също както при договора за маркетингови услуги от 2005 г., и в договора от 2010 г. се предвижда, че услугите, които AMS трябва да предоставя, се изразяват в поставяне на съобщения и връзки в страницата за дестинацията Pau на уебсайта на Ryanair, както и поставяне на връзка към посочения от CCIPB уебсайт i) в началната английска страница на уебсайта на Ryanair, що се отнася до маршрута до Лондон, ii) в началната белгийска и началната нидерландска страница на уебсайта на Ryanair, що се отнася до маршрута до Charleroi, iii) на началната френска страница на уебсайта на Ryanair, що се отнася до маршрута до Beauvais. И накрая, в договора се уточнява, че ако услугите на Ryanair за въздушен транспорт до Лондон, Charleroi и Beauvais, посочени в член 1, не бъдат обявени или не започнат от момента до февруари 2010 г., договорът се прекратява без никоя от страните да носи отговорност пред другата. Следователно тази разпоредба установява допълнителна връзка между договора за маркетингови услуги и услугите на Ryanair до Лондон, Charleroi и Beauvais.

([46]) Вж. бележка под линия 45.
([47]) Вж. бележка под линия 45.
([48]) Вж. бележка под линия 45.

(305) Тези факти, свързани с различните договори за маркетингови услуги, показват, че предвижданите в тях маркетингови услуги са тясно свързани както по отношение на срока, така и на естеството си, с услугите за въздушен транспорт, предлагани от Ryanair, посочени в договорите за маркетингови услуги, и които са предмет на съответните договори за летищно обслужване. В договорите за маркетингови услуги дори се посочва, че те се основат на ангажимента на Ryanair да извършва въпросните транспортни услуги. Без изобщо да са предвидени с цел увеличаване по принцип и като цяло на посещенията на Pau и региона от туристи и хора, пътуващи с цел бизнес, маркетинговите услуги са насочени конкретно към лицата, които биха използвали транспортните услуги на Ryanair, посочени в договорите за маркетингови услуги, и които имат за основна цел популяризирането на тези услуги.

(306) Следователно договорите за маркетингови услуги са неотделими от успоредните на тях договори за летищно обслужване и от услугите за въздушен транспорт, които са предмет на тези договори. Представените в съображения 286 — 305 фактически данни освен това показват, че при отсъствието на въпросните въздушни маршрути (и следователно на отнасящите се за тях договори за летищно обслужване) договорите за маркетингови услуги не биха били сключени. Действително, както е посочено в съображения 286 — 305, в договорите за маркетингови услуги изрично се посочва, че основанието за сключването им е ангажиментът на Ryanair да обслужва определени въздушни маршрути, а освен това в тези договори се предвиждат и маркетингови услуги, които са насочени основно към осигуряване на популяризирането на тези маршрути.

(307) Във връзка с това аргументът на CCIPB, че тези два вида договори следва да бъдат анализирани поотделно, тъй като „всеки от тях има различна цел“, е неприложим. Действително от изложеното по-горе е видно, че договорите за маркетингови услуги съставляват неразделно цяло с договорите за летищно обслужване, тъй като търговските отношения на Ryanair и на CCIPB уреждат обслужването на въздушните маршрути, обхванати тези два договора.

(308) Освен това е видно, че преди подписването на въпросните договори за маркетингови услуги CCIPB не е провела открита тръжна процедура за всички авиокомпании, които предоставят този вид услуги ([49]), и дори не е провела консултации с различни потенциални доставчици на услуги, за да сравни офертите им. В по-общ план, за предоставянето на такива маркетингови услуги камарата не е предвиждала други доставчици освен въпросните авиокомпании или техни дъщерни дружества. Това потвърждава съществуващата тясна зависимост между договорите за маркетингови услуги и въздушните маршрути, обслужвани от Ryanair с начална точка летище Pau. Наистина, ако договорите за маркетингови услуги бяха действително независими от договорите за летищно обслужване, изглежда логично CCIPB да се консултира с други доставчици освен AMS, още повече, че става въпрос за публичен орган, който обикновено използва състезателна процедура за възлагане на своите покупки.

(309) Освен това е видно и че сключването на всички договори за летищно обслужване е зависело от сключването на договорите за маркетингови услуги.

(310) На първо място, според Франция действително двата договора от 2005 г. (договорът за летищно обслужване и договорът за маркетингови услуги от 30 юни 2005 г.), „макар да са самостоятелни от правна гледна точка, все пак са тясно свързани“ ([50]) и „тясната връзка между договора за летищно обслужване, сключен с Ryanair, и договора за маркетингови услуги, сключен с AMS — изцяло дъщерно дружество на компанията Ryanair — не може да бъде отречена“ ([51]). Като се имат предвид съществуващите големи сходства между договорите от 2005 г. и сключените по-късно договори с Ryanair и AMS, посочените забележки на Франция могат лесно да бъдат отнесени и към последващите договори.

(311) Освен това в писмото си от 30 май 2011 г. Франция посочва, че „CCIPB е била накарана да сключи“ договорите от 30 юни 2005 г. В това писмо тя припомня също, че „след като договорът с AMS не е бил подновен, Ryanair решава, без да изпрати писмена мотивировка до CCIPB, да не възобновява полетите си от летище Pau-Pyrénées от сезона на IATA за лято 2011 г. (от април 2011 г.)“. Това по-скоро показва, че поне в определени случаи Ryanair не би приела да обслужва даден въздушен маршрут, ако ѝ бъдат начислявани общите летищни такси и без да е сключен договор за маркетингови услуги между управляващия летището орган и AMS.

(312) Този подход е възприет и от CRC в доклада от 5 януари 2007 г. ([52]).

([49]) С изключение на останалата без резултат публикация в Air & Cosmos, вж. съображение 132.
([50]) Писмо на френските органи от 13 юли 2007 г.
([51]) Писмо от френските органи от 30 май 2011 г.
([52]) В доклада се посочва, че: „… този договор за предоставяне на услуги всъщност е финансова помощ за Ryanair и тя е неправомерна, тъй като Комисията не е била предварително уведомена за тази помощ“, както и че „CCI е (…) прибягнала до нова правна структура с цел да заобиколи действието на решението на Административния съд (в което се заключава, че договорът с Ryanair от 2003 г. съдържа неправомерна държавна помощ).“

(313) От всичко гореизложено следва, че всеки договор за маркетингови услуги е неотделим от съпътстващия го договор за летищно обслужване, че заедно с него съставляват една-единствена сделка и че вероятно даденият договор за маркетингови услуги не би бил сключен в отсъствието на съответния договор за летищно обслужване и на предвидените в тези два договора въздушни маршрути. Следователно е необходимо всеки отделен договор за маркетингови услуги и сключеният едновременно с него договор за летищно обслужване да бъдат анализирани като една-единствена мярка, за да се определи дали въпросният договор представлява държавна помощ.

Прилагане на критерия на оператор в условията на пазарна икономика към CCIPB по отношение на договорите за маркетингови услуги

(314) За целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика по отношение на договорите за маркетингови услуги следва да се определи какъв хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика да се използва, за да се анализира поведението на CCIPB.

(315) При първия подход се приема, че CCIPB е сключила договорите за маркетингови услуги в качеството си на управляващ летището орган ([53]) и следователно поведението ѝ ще се сравнява с това на хипотетичен управляващ летище орган, който се ръководи от перспективи за рентабилност.

(316) При втория подход се приема, че CCIPB е действала в качеството си на публичен орган, натоварен със задача от общ интерес, в случая икономическото развитие на Pau и региона, и че е закупила маркетинговите услуги за изпълнението на тази задача независимо от качеството си на управляващ летище Pau орган. В рамките на този втори подход следва, съгласно съдебната практика, да се провери, от една страна, дали въпросните услуги отговарят на „действителни нужди“ на публичния купувач, и от друга страна, дали са получени на цена, по-ниска или равна на „пазарна цена“ ([54]), или, иначе казано, дали оператор в условията на пазарна икономика, който се ръководи от перспективи за рентабилност и който би имал нужда от същите услуги (без непременно да е управляващ летище орган), би бил готов да приеме условия, подобни на приетите от CCIPB.

(317) Коментарите на някои трети заинтересовани страни клонят към подкрепа за втория подход, или поне с мълчаливо съгласие. По-конкретно Ryanair е представила в посоченото си по-горе проучване от 20 декември 2013 г. факти, които имат за цел да покажат, че цената на маркетинговите услуги на AMS не превишават това, което може да се приеме за пазарна цена за такива услуги, като в допълнение към този довод отбелязва, че управляващите летища органи не се различават от другите видове клиенти на AMS.

(318) CCIPB е представила факти в същия смисъл, като освен това отбелязва, че: „Тук ще напомним, че на CCIPB е възложено да развива икономическата привлекателност на територията, за която отговаря. Така сумите, платени за тези маркетингови услуги, са дали възможност за популяризиране на активите на Pau и региона и годишната сума от 56 милиона евро, която пътниците на Ryanair са похарчили през 2010 г. (…) по време на своя престой, е донесла пряка полза на секторите на настаняването, изхранването, търговията и недвижимите имоти (през 2005 г. сумата е възлизала на 8 милиона евро, твърде ниска прогноза в сравнение с проучванията за въздействието, осъществени от други летища).“ Това изречение подсказва, че според CCIPB поведението ѝ следва да бъде анализирано като такова на публичен купувач, който получава услуги, необходими за изпълнението на неговите задачи от общ интерес.

(319) Във връзка с това Комисията отбелязва, от една страна, че този довод противоречи на твърдението, според което решенията на CCIPB във връзка с разглежданите мерки не могат да бъдат приписвани на държавата. Ако CCIPB твърди, че е подписала тези договори, за да изпълни задачата си за местно икономическо развитие, тя задължително следва да признае, че поведението ѝ е типично за поведението на местен публичен орган.

(320) От друга страна, Комисията счита, че втората от двете разгледани по-горе възможности следва да бъде отхвърлена, тъй като приемането ѝ би означавало да се пренебрегне неотделимият характер на договорите за летищно обслужване и съответните договори за маркетингови услуги, който беше установен по-горе. При този подход наистина би трябвало да се приеме, че CCIPB е подписала договорите за маркетингови услуги без оглед на предложените от Ryanair въздушни маршрути, с отправна точка от летището, което CCIPB управлява, и че би подписала тези договори дори и в отсъствието на въпросните въздушни маршрути и на съответните договори за летищно обслужване. Поради причините, описани подробно в съображения 286 — 313, такава хипотеза е много малко вероятна.

(321) Освен това, дори ако трябва да се възприеме този втори подход, той не би довел до заключението, че договорите за маркетингови услуги не представляват икономическо предимство в полза на Ryanair и AMS.

([53]) Без да се засягат евентуални цели на публичната политика за местно икономическо развитие, към които CCIPB би могла да се стреми при сключването на въпросните договори.

([54]) Вж. например Решение на Съда от 28 януари 1999 г. по дело T-14/96 *BAI/Комисия*, Recueil 1999 г., стр. II-139, точки 75 и 76, и от 5 август 2003 г. по съединени дела T-116/01 и T-118/01 *P & O European Ferries (Vizcaya), SA и Diputación Foral de Vizcaya/Комисия*, Recueil 2003 г., стр. II-2957, точка 117.

(322) Действително, както е посочено в съображение 316, за да не предоставят осъществените от публичен субект покупки икономическо предимство в полза на продавача, не е достатъчно те да са направени на цена, по-ниска или равна на „пазарната цена“. Освен това е необходимо те да отговарят и на „действителна нужда“ на публичния купувач.

(323) Не може категорично да се изключи, че при изпълнението на задачата си за икономическо развитие на Pau и региона CCIPB изпитва нужда да прибягва до търговски услуги, за да осъществи действия за популяризиране на територията. В случая обаче става дума за дейност по популяризиране, насочена към търговската дейност на две точно определени предприятия, т.е. на Ryanair и на самата CCIPB в качеството ѝ на управляващ летище Pau орган. Един публичен субект не би могъл да счита, че маркетингови услуги, които осигуряват основно популяризирането на дейности на едно или няколко точно определени предприятия, са част от присъщата на този субект задача, изразяваща се в насърчаване на местното икономическо развитие. Всъщност е логично такъв публичен субект да изхожда от принципа, че местните предприятия следва да осигуряват или да финансират сами собствените си дейности по маркетинг и че собствените му действия следва да се ограничават до общо популяризиране на територията и на местната икономика, без да са насочени към конкретни предприятия.

(324) Всеки друг подход би означавал да се приеме, че публичен субект, отговорен за местното икономическо развитие, би могъл, без такива мерки да представляват държавна помощ, да закупува маркетингови услуги, които имат за цел основно популяризирането на продуктите или услугите на определени установени в региона предприятия, с мотив, че тези услуги насърчават местното икономическо развитие и че са закупени на „пазарна цена“. Такъв подход би означавал заобикаляне на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(325) Следователно изглежда, че маркетинговите услуги, които CCIPB е закупила от AMS, не могат да бъдат разглеждани като отговарящи на „действителна нужда“ на CCIPB в качеството ѝ на публичен субект, на който е възложена задача за местно икономическо развитие. Това заключение се потвърждава от някои факти, предоставени от Франция, според която по-специално „несъмнено не е обичайно търговско-промишлени камари, които не експлоатират летище, да закупуват маркетингови услуги от авиокомпании“ ([55]).

(326) Следователно прилагането на втория подход, разгледан в съображения 316 — 321, би довело до заключението, че договорите за маркетингови услуги съдържат икономическо предимство в полза на предприятията, предоставили тези услуги, както и на авиокомпаниите, които са се възползвали пряко от маркетинговите услуги. Така според този подход договорите за маркетингови услуги, сключени с AMS, биха представлявали помощ за AMS в качеството му на доставчик на маркетинговите услуги и помощ за Ryanair като пряк и основен получател на ползи от тези услуги.

(327) Освен това, когато един публичен субект осъществява покупки при упражняване на задачите си от общ интерес, от него по принцип се очаква да сведе разходите си до минимум, като организира тръжна процедура или поне като проведе консултации с няколко доставчика и като сравни офертите им. Това важи в още по-голяма степен за стоки или услуги с много специфичен характер, за които не съществуват ясно определени референтни пазарни цени, какъвто очевидно е случаят с маркетинговите услуги. Вместо това в конкретния случай договорите за маркетингови услуги не са резултат от тръжна процедура. След покана за представяне на предложения, отправена от CCIPB, никоя авиокомпания не е изявила готовност да осъществява дейност на летище Pau при предвидените условия ([56]). Това съображение потвърждава неподходящия за случая характер на втория подход.

(328) Този неподходящ характер изглежда се потвърждава и от мнението, представено от CCIPB относно решението за разширяване на процедурата. Забележително е наистина, че като сравнява собственото си поведение с това на различни частни предприятия, за да докаже спазването на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, CCIPB се сравнява основно с управляващи летища органи. Така тя е посочила различни големи частни британски летища, едно италианско и шест френски летища. Този подход изглежда потвърждава заключението, според което CCIPB е сключила договорите за маркетингови услуги именно на първо място в качеството си на управляващ летище орган, а не като публичен орган, действащ в рамките на задачата си за местно икономическо развитие.

(329) Освен това Франция е посочила, че популяризирането на туризма в Béarn е в компетенциите на съвета по туризъм на департамент Béarn Pays Basque и че по принцип търговско-промишлените камари осъществяват „специфични действия за популяризиране на туризма чрез участието си в различни регионални и областни структури в тази сфера, и по-специално чрез регионални и областни съвети по туризъм“. Договорите за маркетингови услуги обаче, които според CCIPB имат за цел именно да популяризират туристическите и търговските предимства на Pau и региона, са били сключени директно от CCIPB, без участието на местните структури, натоварени с популяризирането на туризма. Това е допълнителен факт, който може да потвърди, че CCIPB е подписала договорите за маркетингови услуги на първо място в качеството си на управляващ летище орган.

([55]) Това твърдение впрочем изглежда потвърждава, че въпросните маркетингови услуги действително са били закупени от CCIPB на първо място в качеството ѝ на управляващ орган на летище, а не като публична власт, натоварена с регионалното икономическо развитие.

([56]) Вж. съображение 132.

(330) Следователно за прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика следва да се възприеме първият подход, посочен в съображение 315, който се състои в сравняване на поведението на CCIPB с хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, който би управлявал летище Pau на нейно място.

(331) Това заключение, направено за договорите, сключени с Ryanair и AMS, важи също и поради същите причини и за договора, сключен с Transavia, още повече, че в случая на Transavia летищното обслужване и маркетинговите услуги са предмет на един единствен договор.

Ползи, които оператор в условията на пазарна икономика би могъл да очаква от договорите за маркетингови услуги, и цена, която би бил готов да плати за тези услуги

(332) От всичко горепосочено следва, че за да се приложи принципът на оператор в условията на пазарна икономика към разглежданите договори за маркетингови услуги, те трябва да бъдат анализирани съвместно със съответстващите им договори за летищно обслужване като съставляващи заедно с последните една-единствена сделка ([57]), както и че поведението на CCIPB трябва да бъде анализирано спрямо поведението на хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, който би експлоатирал летище Pau на нейно място.

(333) При анализиране на всяка от определените по този начин сделки следва да се определят 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 единственият фактор, който приетият за целите на този анализ хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика би взел предвид.

(334) 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 авиокомпанията, полза от него има също и управляващият летището орган. Действително увеличеният брой пътниците би могъл да намери изражение за управляващия летището орган в нарастване на приходите от някои летищни такси, от предоставянето на услуги по наземно обслужване, както и от нарастване на приходите от невъздухоплавателни дейности, произтичащи от дейността на паркинги, ресторанти, други търговски обекти и т.н.

(335) Следователно не може да се отрече, че оператор в условията на пазарна икономика, който управлява летище Pau на мястото на CCIPB, 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 съответните въздушни маршрути 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. Той би преценил този ефект за целия срок на обслужване на въпросните маршрути, както е предвиден съгласно договора за летищно обслужване и договора за маркетингови услуги.

(336) По време на процедурата Комисията е допуснала тази точка, тъй като при покана към Франция да възпроизведе прогнозите за приходите и разходите, които оператор в условията на пазарна икономика би направил преди сключването на договорите за маркетингови услуги и договорите за летищно обслужване, Франция е предложила да се вземе предвид ефектът на договорите за маркетингови услуги върху очаквания трафик. Когато управляващ летище орган сключва договор, в който се предвиждат ефективни действия за популяризиране на някои въздушни маршрути, наистина е възможно той да предвижда относително висок коефициент на запълване (или коефициент на натовареност) ([58]) по съответните въздушни маршрути и да го взема под внимание при оценяване на бъдещите си приходи. По този въпрос Комисията отбелязва мнението на Ryanair, според което договорите за маркетингови услуги не се изразяват единствено в разход за управляващия летището орган, а също и във възможна полза.

(337) Следва да се определи дали за хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, който експлоатира летище Pau на мястото на CCIPB, 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.

([57]) Даден договор за маркетингови услуги трябва да бъде анализиран съвместно със съответстващия му договор за летищно обслужване като съставляващи една-единствена сделка. Съществуват обаче толкова отделни сделки, колкото са „двойките“ договори за маркетингови услуги и договори за летищно обслужване.

([58]) Процентът на натовареност или коефициент на натовареност се определя като дела на заетите места в използваните за обслужване на съответния въздушен маршрут въздухоплавателни средства.

(338) Тази теза се поддържа от някои трети заинтересовани страни, сред които по-специално Ryanair в проучването ѝ от 17 януари 2014 г. Проучването от 17 януари 2014 г. се основава на идеята, според която получените маркетингови услуги от такъв управляващ летище орган като CCIPB могат да подобрят имиджа на марката на летището и като следствие от това трайно да увеличат 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 на тези маршрути, предвиден в тези договори. 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.

(339) 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, CCIPB е предвиждала, а още по-малко определяла 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 Освен това нито Франция, нито CCIPB са предложили метод, който би позволил да се оцени евентуалната стойност, която хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище Pau на мястото на CCIPB, би придал на тези ефекти в момента на оценяване на целесъобразността на сключването на договорите за маркетингови услуги и договорите за летищно обслужване.

(340) Както вече беше посочено по-горе, маркетинговите услуги, предоставени от AMS, са насочени към лица, които посещават уебсайта на Ryanair, и по-специално страницата на този уебсайт, посветена на Pau, било то английската страница (за договорите за маркетингови услуги във връзка с маршрутите Pau—Лондон и Pau — Bristol), белгийската и нидерландската страници (за договорите във връзка с маршрута Pau — Charleroi) или френската страница (за договора във връзка с маршрута Pau — Beauvais). За Transavia е било предвидено всички маркетингови услуги на уебсайта www.transavia.com да се отнасят за страницата, посветена на дестинацията Pau. Следователно въпросните маркетингови услуги са били насочени основно към лица, за които е съществувала вероятност да използват въздушните маршрути, предмет на договора за маркетингови услуги. Положителният им ефект за натовареността на други маршрути до Pau изглежда далеч по-хипотетичен и във всеки случай твърде несигурен, за да може да бъде взет предвид в количествено измерение от разумен оператор в условията на пазарна икономика в оценката му на интереса да сключи договора за маркетингови услуги.

(341) Освен това, що се отнася до трайния характер на тези ефекти, той също изглежда доста несигурен. Може да се предположи, че рекламирането на Pau и региона на уебсайта на Ryanair би могло да подтикне хората, които търсят информация на този уебсайт, да закупят билети от Ryanair до Pau 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 запази и да повлияе 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, които са насочени към потребителите 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 някои страници на уебсайта на Ryanair, е малко вероятно да има ефект, който значително да превишава срока на провеждане на рекламната дейност.

(342) 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 в значителна степен от два факта. Първо, според различните договори за маркетингови услуги популяризирането на региона на Pau на началната страница на уебсайта на Ryanair се свежда до наличието на обикновена връзка към посочен от CCIPB уебсайт за ограничени, всъщност много кратки, периоди от време (42 дни годишно в продължение на пет години съгласно договора от 2005 г., една година без прекъсване съгласно договора от 2007 г., 8 дни съгласно договора от 2008 г., 9 дни съгласно договора от 2009 г., 45 дни на английската страница, 25 дни на белгийската и нидерландската страници и 25 дни на френската страница съгласно договора от 2010 г.). Както естеството на тези 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 инструменти. Второ, другите маркетингови дейности, предвидени в сключените с AMS договори, са се отнасяли единствено до страницата на уебсайта, отнасяща се за дестинацията Pau. Много вероятно е повечето хора да не посещават често тази страница и да го правят само ако вече имат потенциален интерес към тази дестинация.

(343) Посочените съображения се отнасят също и за договора от 2006 г., сключен с Transavia. Действително предвидените в този договор маркетингови услуги се състоят просто в поставяне на съобщения и връзки на страницата за дестинацията Pau на уебсайта на Transavia, както и в редовно изпращане по имейл до абонати на електронното списание transavia.com на оферти, които представят забележителностите на дестинацията Pau.

(344) По този начин, ако маркетинговите услуги биха могли да стимулират натовареността на въздушните маршрути, за които са се отнасяли договорите 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.

(345) 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 договорите за маркетингови услуги и договорите 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.

(346) Така например според проучването от 17 януари 2014 г. ([59]) *„[…] бъдещи нарастващи печалби след изтичането на предвидения срок на договора за летищно обслужване са несигурни по своя характер“* ([60]). В това проучване освен това се предлагат два метода за предварително оценяване на положителните ефекти на договори за маркетингови услуги — „основан на паричните потоци“ подход и подход на „капитализация“.

(347) „Основаният на паричните потоци“ подход се изразява в това да се оценят ползите от договорите за маркетингови услуги и от договорите за летищно обслужване под формата на бъдещи приходи, генерирани в рамките на ръководната структура на управляващия летището орган от маркетинговите услуги и от договора за летищно обслужване, след като се приспаднат съответните разходи. Подходът на „капитализация“ 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.

(348) В проучването обаче се подчертава степента на затрудненията, до които води подходът на „капитализация“, 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 подхода на „паричните потоци“. В проучването по-специално се посочва: „При подхода на „капитализация“ би следвало да се взема под внимание единствено делът 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 нематериалните активи на летището), за разлика от тези, които генерират действителни приходи за летището“ ([61]). 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.“ ([62]).

(349) 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. В действителност методът се изразява в това да се вземе за основа допълнителната печалба, очаквана през последната година от действието на договора за летищно обслужване, и тя да се планира в бъдещето за срок, равен на договора за летищно обслужване, като се коригира в зависимост от коефициент за растеж на европейския пазар на въздушен транспорт и друг коефициент за вероятността капацитетът на договора за летищно обслужване и на договора за маркетингови услуги да допринесат за печалбите на летището след изтичане на въпросните договори ([63]). 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“ ([64]), без допълнителни уточнения в това отношение. Освен това при този метод се взема под внимание сконтов процент, който отразява цената на капитала.

([59]) Виж раздел 6.2.2.7.
([60]) Оригинален английски текст.
([61]) Вж. бележка под линия 45.
([62]) Вж. бележка под линия 45.
([63]) Вж. съображения 356 — 357.
([64]) Вж. бележка под линия 45.

(350) Що се отнася до коефициента на вероятност, в проучването се предлага ставка от […] %, която се счита за предпазлива. В проучването, което е твърде теоретично, не се дава обаче никаква сериозна обосновка — било то количествена или качествена — за това. То не се позовава на никакъв фактически елемент, характерен за дейността на Ryanair или за пазарите на въздушен транспорт или на летищно обслужване, за да подкрепи ставката от […] %. 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.

(351) Освен това в проучването не се доказва, че при изтичането на срока на договор за летищно обслужване и на договор за маркетингови услуги ползите, които те са генерирали в рамките на ръководната структура на управляващия летището орган 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 даден договор за летищно обслужване и договор за маркетингови услуги за дадено летище.

(352) 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.

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

(354) 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 който и да било друг метод, който има 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 регионални летища органи, сравними с Pau. Впрочем Франция не е направила никакъв коментар относно проучванията от 17 и 31 януари 2014 г. и следователно не е одобрила заключенията им.

(355) Нещо повече, както беше посочено по-горе, маркетинговите услуги, които са обект на настоящата официална процедура по разследване, са ясно насочени към лицата, които биха могли да използват маршрутите, за които са сключени договорите за маркетингови услуги. Ако тези маршрути не бъдат подновени при изтичане на договора за летищно обслужване, вероятността маркетинговите услуги да могат да продължат да оказват положителни ефекти върху натовареността на летището след изтичането на този срок е изключително малка. Впрочем много трудно е управляващ летище орган да оцени вероятността дадена авиокомпания да поиска да продължи да обслужва даден маршрут след изтичане на срока, за който е поела задължение 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 разглежданите в тази официална процедура по разследване разумен 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.

(356) Като допълнение 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. Действително методът се изразява в това да се вземе за основа допълнителната печалба, очаквана през последната година от действието на договора за летищно обслужване, и тя да се планира в бъдещето, 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[…] % и 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 (или най-малкото ще бъде равна на нула) 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.

(357) 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“ ([65]). Както впрочем ще бъде демонстрирано по-нататък, всички договори, разглеждани в настоящото дело, водят до прогнозни допълнителни потоци, които в нетна настояща стойност са отрицателни за всяка година, а не само общо. По този начин за тези договори дадена „крайна стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод, ще бъде

([65]) Проучване от 31 януари 2014 г., бележка под линия 17, оригинален английски текст.

нулева или дори отрицателна. Следователно вземането предвид на такава крайна стойност не би поставило под въпрос заключението, съгласно което различните договори предполагат икономическо предимство.

(358) 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. Другите евентуални ползи биха били оценени като твърде несигурни, за да се вземат предвид като количествено изражение, и в действителност нищо не подсказва, че те са били взети предвид от CCIPB.

Целесъобразност на сравняването на условията на договорите за летищно обслужване, които са предмет на официалната процедура по разследване, с летищните такси, начислявани на други летища

(359) Според новите насоки, въз основа 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, ако:

а) начислената за летищно обслужване цена отговаря на пазарната цена; или

б) 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 договорът между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището ([66]).

(360) 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“ ([67]).

(361) Все пак, когато става дума за първия подход (сравняване с „пазарна цена“) Комисията силно се съмнява, че действително е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. Тя счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на договорите, сключени от летищата с отделни авиокомпании ([68]).

(362) 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. 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, от регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и от загуби и задължения, поети от летището в миналото ([69]).

(363) 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 непременно на списък с публично обявени цени, когато става въпрос за 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 (например под формата на отстъпки, свързани с броя на маршрутите или на превозените пътници), 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.

(364) В проучването си от 9 април 2013 г. Ryanair по същество поддържа становището, че е възможно да се приложи принципът на оператор в условията на пазарна икономика, като за база за сравнение се използва търговската практика на други европейски летища.

([66]) Новите насоки, точка 53.
([67]) Новите насоки, точка 66.
([68]) Нови насоки, точки 59 и 61.
([69]) Вж. Решение на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ C 12/08 — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24), съображения 88 и 89.

(365) Най-напред трябва да се отбележи, че по време на процедурата нито Франция, нито която и да е трета заинтересована страна е предложила на Комисията извадка от летища за сравнение, която би могла да се използва в настоящия случай и които летища биха могли да бъдат достатъчно сравними с летище Pau по отношение на обем на трафика, вид на трафика, вид и равнище на летищните услуги, близост на летището до голям град, брой жители в облужвания регион, просперитет на съседните региони и наличието на различни географски области, от които могат да бъдат привлечени пътници ([70]).

(366) Дори и да имало на разположение подобна извадка от летища, така или иначе в конкретния случай даден сравнителен анализ би бил неприложим. Всъщност, както беше обяснено по-горе, сделките, които трябва да се анализират, представляват сложен набор от договор за летищно обслужване и договор за маркетингови услуги (понякога обединени въз основа на едно-единствено правно основание). Въпросните сделки включват няколко „цени“, а именно различни летищни такси, такси за услуги за наземно обслужване и цена на маркетинговите услуги, някои от които зависят от броя на пътниците, други от броя на движенията на въздухоплавателните средства, а трети са фиксирани суми. Така всяка от тези сделки води до сложен набор от финансови потоци между управляващия летището орган и авиокомпанията и нейните дъщерни дружества, генерирани от приходите от летищните такси, приходите, свързани с услугите за наземно обслужване, и приходите, свързани с маркетинговите услуги.

(367) Следователно сравняване само на начислените от CCIPB летищни такси на съответните авиокомпании спрямо летищни такси, начислени на други сравними летища, няма да даде никакви полезни насоки във връзка с принципа на оператор в условията на пазарна икономика. За прилагане на сравнителен метод, който да бъде валиден за сделките, предмет на настоящата оценка, би трябвало като минимум при летищата от извадката за сравнение да се открият група сравними сделки, които да включват по-специално равностойни маркетингови услуги, и равностойни услуги по наземно обслужване. Търсенето на подобна сравнима извадка със сделки би било невъзможно — твърде сложни и специфични са сделките, които са предмет на настоящата оценка, а още повече, че цените на услугите за наземно обслужване и на маркетинговите услуги рядко са публично оповестени данни и биха били трудно достъпни, за да представляват база за сравнение.

(368) И накрая, ако се предположи, че би било възможно въз основа на валиден сравнителен анализ да се установи, че въпросните „цени“ по различните сделки, които са предмет на настоящото разследване, са равни или по-високи от „пазарните цени“, определени посредством извадка от сравними сделки, Комисията пак не би могла да стигне до заключение, че тези сделки са в съответствие с пазарните цени, ако се окаже, че към момента на сключването им управляващият летището орган е можел да очаква те да доведат до допълнителни разходи, които превишават допълнителните приходи. Действително оператор в условията на пазарна икономика няма никакъв интерес да предлага стоки или услуги на „пазарна цена“, когато такова поведение води до допълнителна загуба.

(369) В контекста на този анализ Комисията счита за уместно да припомни, че след приемането на новите насоки както Франция, така и заинтересованите страни бяха поканени да представят мнения относно прилагането в настоящото дело на разпоредбите на тези насоки [вж. съображения 22 и 23]. В случая нито Франция, нито заинтересованите страни са оспорили по същество подхода на Комисията, според който, след като е невъзможно да се определи подходящ елемент за сравнение за целите на определянето на реална пазарна цена за предоставяните от летищата услуги за авиокомпаниите, най-подходящият критерий за целите на оценката на сключените между тези две страни споразумения е предварителен анализ на допълнителната им рентабилност.

(370) С оглед на всичко изложено Комисията счита, че подходът, 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, трябва да бъде приложен в настоящия случай.

(371) Този подход е оправдан поради факта, че управляващият летище орган 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, съпоставена хипотетично със ситуация, при която тази сделка не би била сключена ([71]), независимо от каквото и да било сравнение с условията, предложени на авиокомпаниите от други управляващи летища органи, или с условията, предложени от същия управляващ орган на други авиокомпании.

(372) Във връзка с последната точка, в новите насоки Комисията счита, че: „различията в цените са стандартна търговска практика, при условие че те са в съответствие с всички разпоредби от значение за защитата на конкуренцията, приложими в този сектор. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка, за да спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика“ ([72]) (без бележките под линия). Във връзка с това следва да се посочи, че коментарите на някои трети страни, които по същество обвиняват CCIPB, че не е

([70]) Нови насоки, точка 60.
([71]) С други думи, ако допълнителната рентабилност от тази сделка е положителна.
([72]) Новите насоки, точка 62.

прилагала по еднакъв начин общата си система за тарифи към всички авиокомпании, не са приложими, що се отнася до прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Например мнението на d'Air France, посочено накратко в съображение 169, според което CCIPB е трябвало да начислява на Ryanair „таксата за светлинна сигнализация“ при определени обстоятелства, е неуместно. Всъщност това, че даден управляващ летище орган договаря с една авиокомпания условия, които се отклоняват от общата му система за тарифите, а именно като договаря различна от общата тарифна структура, не означава, че той непременно предоставя икономическо предимство на тази компания.

Съвместна оценка на поведението на управляващия летището орган и на CCIPB като цяло

(373) В решението за откриване на процедурата Комисията е направила предварителна преценка, че поведение на CCIPB като цяло трябва да бъде оценявано съвместно с това на управляващия летището орган или, когато е необходимо, с това на държавата или на другите публични органи, които контролират управляващия летището орган или участват в неговото финансиране.

(374) Франция е декларирала, че е съгласна със съвместната оценка на поведението на службата, която управлява летището, на CCIPB като цяло и на другите публични органи.

(375) При прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика следва да се вземе предвид поведението на CCIPB като цяло, а не само на неговата служба за управление на летището. Действително службата, която управлява летището в рамките на CCIPB, не е различно юридическо лице от CCIPB. От друга страна, ако договорите за летищно обслужване са сключени с летището, което е получател на летищните такси, плащани от Ryanair и другите авиокомпании, то разходите по договорите за маркетингови услуги са в голямата си част от общия бюджет на CCIPB и не се отразяват непременно в отчетите на летището. Впрочем във връзка с това Франция посочва, че CCIPB е поела директно тези разходи за своя сметка ([73]).

(376) Следователно Комисията счита, че поведението, както на управляващия летището орган, така и на CCIPB като цяло трябва да бъдат оценявани заедно, когато става дума за отношенията им с авиокомпаниите и техните дъщерни дружества за целите на прилагането на критерия за частен оператор в условията на пазарна икономика.

Заключение относно условията за прилагане на критерия за оператор в условията на пазарна икономика

(377) От всичко изложено дотук е видно, че за да приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика към разглежданите договори, за всеки отделен договор за маркетингови услуги Комисията следва да анализира съвместно него и съответстващия му договор за летищно обслужване и следва да определи дали хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност и управляващ летище Pau на мястото на CCIPB, би сключил тези сделки. За тази цел следва да се определи допълнителната рентабилност на договорите, както би я оценил оператор в условията на пазарна икономика към момента на сключването на договорите, като вземе предвид за целия период на действие на договора следното:

— бъдещия допълнителен трафик, очакван от изпълнението на тези договори, като се отчитат евентуално ефектите от маркетинговите услуги върху процента на запълване на маршрутите, за които се отнасят договорите,

— бъдещите допълнителни приходи, очаквани от изпълнението на тези договори, включително приходите от аеронавигационни 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 договорите,

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

(378) 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 летището орган. Положителна нетна настояща стойност по принцип показва, че разглежданите договори не предоставят никакво икономическо предимство, докато отрицателна нетна настояща стойност разкрива наличието на такова предимство.

([73]) Във връзка с това Франция е посочила: „CCIPB, една от задачите на която е икономическото развитие на територията, която обхваща, е поела за своя сметка директно от бюджета си, а не от този на летището, финансовите условия, предвидени по договора, подписан на 30 юни 2005 г. с AMS за маршрута Pau—Лондон“.

(379) Следва да се отбележи, че в рамките на такава оценка аргументите на CCIPB и на Ryanair, според които цената на маркетинговите услуги, получени от CCIPB, 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 настояща стойност. В действителност при такива цифри „пазарната цена“ ще доведе до липса на готовност тя да бъде плащана и следователно логично би се стигнало до отказ от въпросните услуги.

(380) Поради същите причини фактът, че предвидените в договора за летищно обслужване цени за летищно обслужване могат да са по-високи от или равни на начисляваните от управляващи летища органи цени, които трудно могат да бъдат сравнявани със сходни услуги, 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 в настояща стойност.

Прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика

(381) За целите на оценяването на разглежданите договори 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 съществуващата ситуация към момента на сключването им ([74]), и по-специално с оглед на наличните по това време сведения и предвидимото развитие.

(382) В писмото си от 30 май 2011 г. Франция посочва, че към момента на сключването на договорите от 2005 г. с Ryanair и AMS все още не е съществувало пазарно проучване, нито бизнес план, които да оценяват и да подкрепят от икономическа гледна точка ангажиментите, поети от летището по отношение на Ryanair.

(383) От предоставените от Франция данни става ясно също, че CCIPB не е правила никакво пазарно проучване, никакъв бизнес план и никаква оценка с числови данни на рентабилността преди сключването на другите договори, разглеждани в официалната процедура по разследване, с изключение на договора от 2006 г. с Transavia, за който през декември 2005 г. е сключен бизнес план (*„бизнес план Transavia“*).

(384) Като се изключи бизнес планът Transavia, единствената икономическа оценка с числови данни, предоставена от Франция, е оценка на въздействието, осъществена за периода 2003 — 2004 г., в която е направена оценка на икономическото въздействие за региона от пътниците на Ryanair, като то е определено на 8 — 10 млн. EUR. В анкета, проведена сред пътниците на летището през януари 2011 г., която също е представена от Франция, тези резултати се потвърждават и средната сума, похарчена от пътник на един полет на Ryanair до Pau се оценява на 339 EUR. Въпреки това тези проучвания не са приложими за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Всъщност те се отнасят до въздействието на дейността на Ryanair върху регионалната икономика най-общо, а не единствено до рентабилността на летището Съгласно установената съдебна практика обаче съображенията за регионалното развитие не могат да се вземат предвид при прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика ([75]).

(385) 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.

(386) Комисията счита, че отсъствието на бизнес план представлява сериозен показател в полза на заключението, според което сключените с Ryanair и AMS договори не спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика, още повече, че що се отнася до тези договори, нито Франция, нито CCIPB са били в състояние да предоставят какъвто и да било анализ с числови стойности за рентабилността — дори и непълен — изготвен преди сключването на договорите.

(387) По принцип Франция не е предоставила никакви данни, които да показват, че към момента на сключването на договорите с Ryanair и AMS управляващият летището орган е осъществил анализ на поетия риск по отношение на ползите, които е възможно да произтекат от тях. Напротив, според Франция CCIPB се е ръководила от цел за регионално развитие. Този факт е допълнителен показател, който подсказва, че договорите с Ryanair и AMS по принцип не спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

([74]) Вж. например Решение на Съда от 19 октомври 2005 г. по дело T-318/00 Freistaat Thüringen/Комисия, Recueil 2005 г., стр. II-4179, точка 125 и Решение на Съда по дело C-124/10 P, EDF/Комисия, ECLI:EU:C:2012:318, точки 85, 104 и 105.

([75]) Вж. Решение на Съда от 21 януари 1999 г., Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech-Stahlwerke/Комисия (T-129/95, T-2/96 и T-97/96, Сб. 1999 г., стр. II-17), точка 120.

(388) Както е обяснено по-нататък, тези показатели се потвърждава от направената от Комисията оценка за това какъв би бил анализът на рентабилността, осъществен от хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика.

(389) По време на процедурата Комисията прикани Франция да пресъздаде с числови стойности анализа за рентабилността, какъвто би направил оператор в условията на пазарна икономика преди да сключи договорите с Ryanair и AMS, като използва обективната информация, която е била известна на CCIPB към момента на сключване на договорите, и на предвидимото развитие.

(390) В отговор на тази покана Франция е представила възстановка на прогнозните допълнителни приходи и разходи, свързани с всеки отделен договор, сключен с Ryanair и AMS. Този анализ до голяма степен се основава на данни, които са получени впоследствие, т.е. след сключването на договорите. По този начин възприетият от Франция подход се е състоял в изчисляване на средните единични приходи и разходи от/за пътник въз основа на разходите за експлоатация, приходите и трафика на летището, получени за периода 2003 — 2011 г. В анализа на всеки договор Франция е използвала тези данни, като ги е умножила по прогнозирания допълнителен трафик за всеки договор, т.е. трафикът, който при сключването на договора е можело да се очаква, че ще последва от този договор. Доколкото този анализ се опира до голяма степен на данни за приходи и разходи, наблюдавани след сключването на различните договори, а не непременно на предвидимите към момента на сключване на договорите факти, този метод не може да отразява оценката на рентабилността, която би извършил оператор в условията на пазарна икономика преди да реши да сключи тези договори.

(391) Освен това, що се отнася до допълнителните разходи за експлоатация, при възприетия от Франция метод се вземат предвид пълните единични разходи, т.е. общите разходи за експлоатация на летището за един пътник, вместо допълнителните разходи, т.е. разходите за пътник, направени конкретно в резултат на всеки договор. Допълнителните разходи обаче обикновено са различни от пълните единични разходи и като правило са категорично по-малки, като се има предвид значителният дял на фиксираните разходи на едно летище. Следователно използването на пълните единични разходи представлява втора слабост на предложения от Франция метод. Това води допълнително и до съществено намаляване на рентабилността на някои договори, като по този начин се санкционират засегнатите авиокомпании, сключили въпросните договори.

(392) Поради това Комисията осъществи собствен анализ, като изготви модел на допълнителните приходи и разходи от различните договори, както би ги оценил предварително оператор в условията на пазарна икономика, за да приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика. Приетите хипотези и резултатите от анализа са посочени в съображения 393 — 440. Що се отнася до договора с Transavia, за да извърши оценката си, Комисията използва директно бизнес плана Transavia.

Времеви хоризонт

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

(394) Няма основание да се приема по-продължителен период. В действителност към датите на сключване на договорите разумен оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на подновяване на тези договори след тяхното изпълнение при същите или при различни условия, още повече, че нискотарифните авиокомпании като Ryanair и Transavia са били и продължават да са известни с това, че променят дейността си много динамично, що се отнася до разкриването и закриването на маршрути или за увеличаването или намаляването на честотата на полетите. Следователно всяко подновяване на договорите е било далечна бъдеща и твърде несигурна перспектива, за да може оператор в условията на пазарна икономика да се основава на нея за разумни икономически решения.

(395) Освен това следва да се отбележи, че за някои договори датата на ефективно започване на предвидените от договора дейности не е датата на сключване на договора. В такива случаи като изходна точка е взета датата на ефективно започване на дейностите, а не датата на сключване на договора ([76]).

(396) 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 някои договори, не е взет под внимание, тъй като този факт не е бил нито известен, нито предвидим към момента на сключването на тези договори.

(397) По-нататък в решението Комисията ще разгледа в контекста на приетите хипотези сключените с Ryanair и AMS договори по отношение на трафика и допълнителните приходи и разходи преди да представи последователно равносметката от анализа на договорите, сключени с Ryanair и AMS, а след това анализа на договора, сключен с Transavia.

([76]) Вж. таблица 6.

Допълнителен трафик и прогнозен брой на ротациите (договори с Ryanair и AMS)

(398) Направеният от Комисията анализ се основава на допълнителния трафик (т.е. броя на допълнителните пътници), който оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище Pau на мястото на CCIPB, би могъл да предвиди при сключването на договорите. Например, що се отнася до договора от 2003 г., трябва да се определи броят на пътниците, който през 2003 г. управляващият летището орган Pau е могъл да очаква, по-специално като се използва маршрутът Pau—Лондон, обслужван от Ryanair по време на срока на действие на договора.

(399) Прогнозният допълнителен трафик е бил определен като функция на броя на маршрутите и натовареността, предвидена в различните договори за летищно обслужване и за маркетингови услуги, и на свързания с това годишен брой на ротациите.

(400) Освен това Комисията е взела предвид капацитета на използваните от Ryanair въздухоплавателни средства, а именно Boeing 737-800, проектирани със 189 места ([77]).

(401) Комисията тръгва от хипотезата за коефициент на запълване от 85 % на полет. Става дума за благоприятна за Ryanair хипотеза, тъй като коефициент от 85 % представлява завишена стойност. Този коефициент освен това е малко по-висок от средната стойност за полетите, обслужвани от Ryanair по нейната мрежа ([78]) и е по-висок от или равен на коефициента на запълване, предложен от Франция за различните договори в своя пресъздаден вариант 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.

(402) 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.

(403) Някои договори са съдържали показатели за броя на очакваните пътници по предвидените маршрути. Все пак, тъй като тези показатели не са били правно обвързващи, те не биха били взети непременно предвид от разумен оператор в условията на пазарна икономика при анализа му на рентабилността. Следователно Комисията не ги е взела предвид и е приела хипотезата за коефициент от 85 % запълване за всички договори (който е по-висок от тези показатели).

(404) Освен това в някои договори се е съдържало задължение на авиокомпанията по отношение на минималния брой пътници, които да превозва по съответните маршрути. Независимо от това оператор в условията на пазарна икономика вероятно би заложил на по-висок брой пътници от минималния гарантиран от авиокомпанията. Всъщност той вероятно би предположил, че авиокомпанията е предвидила предпазен марж между минималния трафик, за който се задължава, и трафика, който е разумно да се очаква. Следователно Комисията е решила да не взема предвид в оценката си тези минимални задължения.

(405) Изчисленият от Комисията допълнителен трафик по принцип е по-голям едновременно и от минималните задължения, и от незадължителните показатели, съдържащи се в различните договори.

(406) Накрая, трябва да се отбележи, че през 2009 г. CCIPB и Ryanair/AMS са променили условията на договорите от 2005 г., като са намалили натовареността на маршрута Pau—Лондон, определяйки прогнозен брой от 211 полета за 2009 г. и намалявайки годишната сума за маркетинговите услуги на […] EUR. Като прилага принципа на оператор в условията на пазарна икономика, Комисията се е мотивирала по същия начин както за другите договори, а именно като е счела, че свързаният с това допълнително споразумение трафик съответства на всички маршрути, честота и полети, посочени в него.

Допълнителни приходи (договори, сключени с Ryanair и AMS)

(407) За всяка сделка, която е 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.

(408) Като прилага принципа за съвкупното отчитане на приходите Комисията счита, че следва да се вземат предвид приходите от въздухоплавателни и от невъздухоплавателни дейности.

([77]) В договора от 2003 г. се посочват два модела самолети, които биха могли да се използват от Ryanair — Boeing 737-200 и Boeing 737-800. В анализа си Комисията е приела благоприятна хипотеза по отношение на осигурения от Ryanair трафик, която се основава на самолета с по-голям капацитет (Boeing 737-800).

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

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

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

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

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

(410) Начисляваните от CCIPB такса за кацане и пътническа такса по принцип са регулирани такси, които се плащат за достъпа до летищната инфраструктура и които се определят за всички авиокомпании ползватели след процес на консултации, като те подлежат на публикуване. В различните договори за летищно обслужване, сключени с Ryanair и Transavia, се урежда прилагането на системата на публични такси на летището. За целите на тези различни договори Комисията е приела като прогнозни единични суми за таксата за кацане и за пътническата такса действащите към момента на сключване на договорите публични такси, като се включва и индексация от 2 % годишно. Комисията счита, че оператор в условията на пазарна икономика би могъл да предвиди размер на инфлация от 2 %, тъй като това е процентът, предвиден от Европейската централна банка („ЕЦБ“) за еврозоната ([79]). Действително е било разумно да се предвиди, че регулираните такси ще бъдат увеличавани всяка година, за да се отчете инфлацията.

(411) Що се отнася до таксите за услугите по наземно обслужване, те не са регулирани, а се договарят двустранно. В различните договори за летищно обслужване, сключени с Ryanair, и в договора, сключен с Transavia, тези такси са под формата на фиксирана сума за една ротация, без да се индексират. Поради това Комисията е избрала тези суми за своя анализ.

(412) За да изчисли резултата от трите горепосочени аеоранавигационни такси, който икономически оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от всеки договор, Комисията е използвала прогнозите за броя на ротациите (за таксата за кацане и за таксата за наземно обслужване) и за броя на допълнителните пътници (за пътническата такса), определени за всеки договор, и ги е умножила по единичните суми на таксата.

(413) Що се отнася до приходите от невъздухоплавателни дейности, те по принцип са почти пропорционални на броя на пътниците. В действителност 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 летището орган във връзка с неговите дейности. Следователно най-разумният подход за определяне на прогнозните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности се състои в определяне на сума на невъздухоплавателните приходи от един пътник, която след това да се умножи по прогнозирания допълнителен трафик.

(414) 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 отделните договорите, като се основава на общите приходи от невъздухоплавателни дейности на летището за един пътник, непосредствено преди сключването на съответния договор ([80]). Във връзка с това Комисията счита, че е разумно да се използва период от три години ([81]). Освен това Комисията счита, че оператор в условията на пазарна икономика би

([79]) Една от целите на ЕЦБ е да поддържа стабилността на цените и годишната инфлация „на ниво под, но близо до, 2 % в средносрочен план“: Свободен превод на оригиналния английски текст: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.“ Виж: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Комисията отбелязва, че трафикът на Air France на летище Pau включва основно лица, пътуващи с цел бизнес, докато трафикът на Ryanair и Transavia включва основно лица, пътуващи с цел почивка. Приходите от невъздухоплавателни дейности, реализирани от тези две категории пътници, биха могли в зависимост от броя на пътниците да бъдат различни, например поради евентуалните различия в покупателната способност. Да се направи оценка на тези разлики обаче е трудно, още повече че влияние може да оказват и други фактори освен покупателната способност. Например лицата, пътуващи с цел бизнес, обикновено се влияят от фактора време и се стараят да сведат до минимум престоя си на летищата, което би могло да ограничи разходите им. Освен това, тъй като приходите на управляващия летището орган от невъздухоплавателни дейности не преминават през авиокомпаниите, за него е трудно да прецени до каква степен средната сума на приходите от невъздухоплавателни дейности за един пътник може да се различава в зависимост от авиокомпанията. Предвид тези факти изглежда вероятно оператор в условията на пазарна икономика, който управлява летище Pau на мястото на CCIPB, да заложи в оценката си за допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности приходите от невъздухоплавателни дейности за един пътник, получени през предходните години за целия трафик на летището, без да се интересува дали тази сума за един пътник може евентуално да се различава в зависимост от авиокомпанията.

([81]) Оператор в условията на пазарна икономика би избрал такъв период, отчитайки няколко фактора: ефектът на изравняване, който един относително продължителен период позволява да се постигне, както и неудобствата от един прекалено дълъг период, като например възможни промени в предпочитанията и обстоятелствата, свързани с изразходваните от пътниците средства, по време на един продължителен период. Така използването на средната стойност за приходите от невъздухоплавателните дейности само за една година би поставило получената сума в зависимост от конкретни обстоятелства за дадената година, което оправдава избора на по-дълъг период. За сметка на това период от пет години изглежда прекалено дълъг, тъй като е възможно поведението на пътниците във връзка с направените разходи за невъздухоплавателни дейности да се промени чувствително за един толкова продължителен период. Следователно период от три години изглежда разумен избор.

предвидил индексация на тази сума във времето, за да се отчете инфлацията. Във връзка с това Комисията е възприела коефициент от 2 % ([82]), (приложен от средната за тригодишния период година).

(415) На следващата таблица са показани общите приходи на летището от невъздухоплавателни дейности за периода 2000 — 2011 г. по години, както и — за всяка отделна година — средната единична сума на приходите от невъздухоплавателна дейност за един пътник за предходните три години.

Таблица 5

Приходи от невъздухоплавателни дейности

Година	Приходи от невъздухоплавателни дейности	
	Обща сума (хиляди EUR)	Средна единична сума за един пътник за предходните три години (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Допълнителни разходи (договори, сключени с Ryanair и AMS)

(416) 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 CCIPB, попадат в следните три категории:

— разходите за закупуването 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.

(417) Що се отнася до разходите във връзка с договорите за маркетингови услуги, Комисията е взела предвид сумите, предвидени в тези отделни договори. В договорите за маркетингови услуги най-общо се предвиждат фиксирани, годишни или общи суми. Що се отнася до сключения с Ryanair през 2003 г. договор за маршрута Pau—Лондон, в него са предвидени специални условия, а именно едно първоначално плащане и след това ежегодни плащания за един пътник до максимална годишна сума от 400 000 EUR. Като се имат предвид прогнозите за трафика във връзка с

([82]) Вж. съображение 410.

договора от 2003 г. и при хипотеза за процент на запълване от 85 %, изглежда че оператор в условията на пазарна икономика би предвидил, че таванът от 400 000 EUR ще бъде достигнат. Следователно Комисията е възприела тази максимална сума като разход за маркетинговите услуги в допълнение към първоначалното плащане, както е определено в договора.

(418) 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.

(419) Що се отнася до допълнителните разходи за инвестиции, следва да се отбележи, че според Франция на летище Pau не е трябвало да се правят никакви инвестиции, произтичащи от отделните договори, които са предмет на настоящото разследване. По този начин и като се вземе предвид фактът, че никакви данни от досието не показват, че оператор в условията на пазарна икономика би очаквал, че ще трябва да осъществи определени инвестиции вследствие на един или няколко от договорите, които са предмет на официалната процедура по разследване, в настоящия анализ не са отчетени никакви допълнителни разходи за инвестиции.

(420) Що се касае до допълнителните разходи за експлоатация, които са били предвидими при сключването на отделните договори, при отсъствието на бизнес план за всеки договор те представляват най-деликатната за разглеждане категория. По-специално за разходите за експлоатация няма да бъде възприет подход като този за приходите от невъздухоплавателни дейности, който се състои в използването на общите за летището приходи от невъздухоплавателни дейности, от които да се извадят допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности за един пътник. Такъв подход в действителност би означавал общите разходи за експлоатация на летището според броя на пътниците да се разглеждат като допълнителни разходи. Значителна част от разходите за експлоатацията на летището обаче представляват постоянна сума, което означава, че общите разходи за експлоатация за един пътник може в повечето случаи да са чувствително по-високи от допълнителните разходи, свързани със сключването на нов договор, който създава допълнителен трафик.

(421) За да оцени допълнителните разходи за експлоатация, Комисията следва да се основава на данните от анализа на управляващия летището орган, тъй като тя не е в състояние сама да прецени начина, по който даден договор може да повлияе на различните разходни пера на летището.

(422) Единствената оценка обаче, на която Комисията може да се основава, се съдържа в бизнес плана Transavia, в който CCIPB е преценила, че сключеният с Transavia договор ще доведе до допълнителни разходи за експлоатация от средно […] EUR за един допълнителен пътник за периода на бизнес плана Transavia 2006 — 2012 г. ([83]). Поради липса на по-добър вариант Комисията счита, че тази цифра е приемлива база за определяне на отражението на допълнителния трафик върху разходите за експлоатация на летището. Ето защо Комисията я е използвала при оценката на договорите, сключени с Ryanair и AMS, с индексация от 2 % годишно ([84]) спрямо 2009 г., която е по средата на референтния период 2006 — 2012 г. Освен това Комисията счита, че тази индексация е в съответствие с посочените по-горе индексации на приходите.

(423) Комисията отбелязва, че тази оценка е направена от CCIPB преди подписването на повечето договори, сключени с Ryanair и AMS, които са предмет на официалната процедура по разследване, и следователно е била на разположение в момента на сключването на тези договори. Изключение правят единствено договорите, сключени с Ryanair и AMS през 2003 г. и 2005 г. Те са разгледани в съображения 425 и 426.

(424) Комисията отбелязва, че бизнес планът Transavia е изготвен за различна от Ryanair авиокомпания. Независимо от това Комисията счита, че Transavia е икономически модел на „нискотарифен“ превозвач, сравним с Ryanair, и че следователно допълнителните разходи за експлоатация, прогнозирани от оператор в условията на пазарна икономика, приравнени към броя на пътниците, вероятно биха били сходни за двете компании.

([83]) Включените в тази цифра елементи (нарастване след разкриване на новия маршрут Amsterdam — Pau) са обяснени в бизнес плана: „Отражение върху работната сила и разходите: новият маршрут ще създаде допълнителна работа в определени служби: счетоводство (обработка на фактури), експлоатация (отражение върху ресурсите на летището), посрещане (резервация на туристически услуги и информация) и безопасност (проверка за безопасност); останалите служби няма да бъдат засегнати: управление, екология, качество, поддръжка, развитие, сигурност. Засегнати ще бъдат само разходите за обслужване: Като средна сума за 7 години разходите за персонал и прогнозните разходи за заминаващ пътник е […] EUR“. Сумата за един заминаващ пътник е разделена на 2 и така се получава обща сума от […] EUR за пътник.

([84]) Вж. съображение 410.

(425) Бизнес планът Transavia е с дата 15 декември 2005 г. Следователно той е изготвен след датата на сключване на договорите от 2003 и 2005 г. с Ryanair и AMS, които са от 28 януари 2003 г. и 30 юни 2005 г. Независимо от това Комисията счита, че оператор в условията на пазарна икономика не би преценил по различен начин допълнителните разходи за функциониране през юни 2005 г. и през декември 2005 г., което е само шест месеца по-късно. Наистина е много малко вероятно структурата на разходите на управляващ летище орган да се промени значително за период от шест месеца. Следователно оценката от декември 2005 г. представлява приемлива приблизителна стойност за оценката, която би направил оператор в условията на пазарна икономика през юни 2005 г., за да прецени дали е целесъобразно да сключи договорите с Ryanair и AMS.

(426) Що се отнася до договора от 2003 г., той е сключен почти три години преди изготвянето на бизнес плана Transavia. Все пак структурата на трафика и на дейностите на летището не е претърпяла съществена промяна за този тригодишен период. Следователно при липсата на по-добра алтернатива Комисията счита, че средните допълнителни разходи за експлоатация в размер на […] EUR за един пътник, заедно с индексацията от 2 % спрямо 2009 г., също са подходящи за целите на анализа на договора от 2003 г.

(427) Комисията отбелязва, че допълнителните разходи за експлоатация, предложени от Франция ([…] EUR за един пътник), изчислени като средна стойност на разходите за експлоатация за един пътник, получени в периода 2003 — 2011 г., са чувствително по-високи от допълнителните разходи за един пътник, възприети от Комисията, които тя счита за по-подходящи с оглед на гореизложените съображения.

(428) За всяка сделка допълнителните разходи за експлоатация за един пътник са умножени по прогнозния допълнителен трафик, за да се определят за всяка отделна година общите допълнителни разходи, свързани с договора.

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

(429) След като е определила по този начин за всеки отделен договор всички допълнителни приходи и всички допълнителни разходи, които оператор в условията на пазарна икономика би предвидил, Комисията е в състояние да определи за всеки отделен договор, и то година по година за целия им предвиден срок на действие, сконтираните допълнителни парични потоци (приходи минус разходи). Резултатите са представени в таблици 6 — 11 по-долу.

(430) Комисията отбелязва, че за всички договори и за допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към договора от 2005 г. във връзка с маршрута Pau—Лондон всички допълнителни годишни парични потоци са отрицателни, както е посочено в таблиците по-долу, и то въпреки благоприятните за Ryanair хипотези, които Комисията е приела, по-специално по отношение на допълнителния трафик и на допълнителните разходи.

(431) Комисията отбелязва също, че това заключение ще продължи да бъде валидно за договорите от 2007, 2008, 2009 и 2010 г. дори ако се изключат напълно допълнителните разходи за експлоатация и като допълнителни разходи се приемат само разходите за закупуване на маркетинговите услуги.

(432) Следователно е очевидно, че всеки от договорите и допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към договора от 2005 г. за маршрута до Лондон, сключени от CCIPB с Ryanair и AMS, които са предмет на настоящото разследване, предоставят икономическо предимство в полза на Ryanair и/или на AMS. Тъй като това предимство е резултат от специфични договорни разпоредби с Ryanair или AMS, то има избирателен характер.

(433) Допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към договора от 2007 г. във връзка с маршрута Pau — Charleroi, с което цената за усилието за популяризиране се оценява от […] до […] EUR годишно, считано от 1 януари 2009 г., без да има промяна на услугите, също предоставя избирателно предимство на Ryanair и AMS, предвид това, че CCIPB не получава нищо в замяна на допълнителното плащане на […] EUR годишно, и по-специално не е могла да очаква допълнителен трафик от това.

Таблица 6

Пътници. („(s)“ = сезонно).

Договор	Полета/ седмица	Полета/ година	Дата на подписване на договора(ите)	Ефективна начална дата	Ефективна крайна дата, предвидена в началото
Лондон 2003 г.	7	365	28.1.2003 г.	28.1.2003 г.	27.1.2008 г.

Договор	Полета/ седмица	Полета/ година	Дата на подписване на договора(ите)	Ефективна начална дата	Ефективна крайна дата, предвидена в началото
Лондон 2005 г.	7	365	30.6.2005 г.	30.6.2005 г.	29.6.2010 г.
Charleroi 2007 г.	3	156	25.9.2007 г.	30.10.2007 г.	24.9.2012 г.
Bristol 2008 г. (s)	3	50	31.3.2008 г.	16.5.2008 г.	13.9.2008 г.
Bristol 2009 г. (s)	2	58	16.6.2009 г.	1.4.2009 г.	24.10.2009 г.
Допълнително споразумение от 2009 г. към договора от 2005 г. за Лондон		211	15.6.2009 г.	1.1.2009 г.	29.6.2010 г.
Лондон, Charleroi (s) и Beauvais (s) 2010 г.	6	312	28.1.2010 г.	30.3.2010 г.	29.3.2011 г.

Таблица 7

Договор от 2003 г. във връзка с маршрута Pau—Лондон

(в EUR)

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Общ брой пристигащи и заминаващи пътници	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Брой ротации годишно	338	365	365	365	365	27
Такса за кацане	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Пътническа такса	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Приходи от наземно обслужване	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*
Общо приходи от въздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[0 — 99 999]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Общо приходи	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[0 — 99 999]**
Разходи за експлоатация (персонал, различни покупки ...)	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Разходи за маркетинг	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(в EUR)

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Общо разходи	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[0 — 99 999]**
Допълнителни потоци (приходи минус разходи)	**[-100 000 до - 299 999]**	**[-100 000 до - 299 999]**	**[-100 000 до - 299 999]**	**[-100 000 до - 299 999]**	**[-100 000 до - 299 999]**	**[-1 до - 99 999]**

Таблица 8

Договор от 2005 г. във връзка с маршрута Pau—Лондон

(в EUR)

	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Общ брой пристигащи и заминаващи пътници	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Брой ротации годишно	184	365	365	365	365	181
Такса за кацане	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Пътническа такса	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Приходи от наземно обслужване	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*
Общо приходи от въздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[100 000 — 299 999]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]
Общо приходи	**[100 000 — 299 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[100 000 — 299 999]**
Разходи за експлоатация (персонал, различни покупки ...)	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]
Разходи за маркетинг	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Общо разходи	**[300 000 — 599 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[600 000 — 999 999]**	**[300 000 — 599 999]**
Допълнителни потоци (приходи минус разходи)	**[-1 до - 99 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[-1 до - 99 999]**	**[-1 до - 99 999]**	**[-1 до - 99 999]**

Таблица 9

Допълнително споразумение от 16 юни 2009 г. към договора за маркетингови услуги от 30 юни 2005 г.

(в EUR)

	2009 г.	2010 г.
Общ брой пристигащи и заминаващи пътници	67 794	33 709
Брой ротации годишно	211	105
Такса за кацане	*29 173*	*14 795*
Пътническа такса	*162 706*	*82 519*
Приходи от наземно обслужване	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*
Общо приходи от въздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Общо приходи	**[300 000 — 599 999]**	**[100 000 — 299 999]**
Разходи за експлоатация (персонал, различни покупки ...)	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Разходи за маркетинг	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]
Общо разходи	**[300 000 — 599 999]**	**[100 000 — 299 999]**
Допълнителни потоци (приходи минус разходи)	**[-1 до - 99 999]**	**[-1 до - 99 999]**

Таблица 10

Договор от 2007 г. във връзка с маршрута Pau — Charleroi

(в EUR)

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Общ брой пристигащи и заминаващи пътници	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Брой ротации годишно	42	156	156	156	156	114
Такса за кацане	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Пътническа такса	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Приходи от наземно обслужване	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*
Общо приходи от въздухоплавателни дейности	[0 — 99 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]

(в EUR)

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 9 9999]
Общо приходи	**[0 — 99 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[100 000 — 299 999]**
Разходи за експлоатация (персонал, различни покупки ...)	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]
Разходи за маркетинг	[0 — 99 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[300 000 — 599 999]	[100 000 — 299 999]
Общо разходи	**[100 000 — 299 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[300 000 — 599 999]**
Допълнителни потоци (приходи минус разходи)	**[-1 до - 99 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**

Таблица 11

Договор от 2008 и 2009 г. във връзка с маршрута Pau — Bristol и договори от 2010 г. във връзка с маршрутите Pau—Лондон, Pau — Charleroi и Pau — Beauvais

(в EUR)

	Договор за Bristol 2008 г.	Договор за Bristol 2009 г.	Договор за Лондон, Charleroi, Beauvais 2010 г.	
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Общ брой пристигащи и заминаващи пътници	16 111	18 635	75 463	24 783
Брой ротации годишно	50	58	235	77
Такса за кацане	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Пътническа такса	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Приходи от наземно обслужване	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*	*[0 — 99 999]*
Общо приходи от въздухоплавателни дейности	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]
Общо приходи	**[0 — 99 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[300 000 — 599 999]**	**[100 000 — 299 999]**
Разходи за експлоатация (персонал, различни покупки ...)	[0 — 99 999]	[0 — 99 999]	[100 000 — 299 999]	[0 — 99 999]

(в EUR)

	Договор за Bristol 2008 г.	Договор за Bristol 2009 г.	Договор за Лондон, Charleroi, Beauvais 2010 г.	
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Разходи за маркетинг	[100 000 — 299 999]	[100 000 — 299 999]	[1 000 000— 1 499 999]	[300 000 — 599 999]
Общо разходи	**[100 000 — 299 999]**	**[100 000 — 299 999]**	**[1 000 000— 1 499 999]**	**[300 000 — 599 999]**
Допълнителни потоци (приходи минус разходи)	**[-1 до - 99 999]**	**[-1 до - 99 999]**	**[- 600 000 до - 999 999]**	**[- 100 000 до - 299 999]**

Прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика за договора, сключен с Transavia

(434) Комисията припомня, че CCIPB е изготвила бизнес план преди да сключи договор с Transavia във връзка с маршрута Pau — Amsterdam („бизнес планът Transavia“). Комисията счита, че този бизнес план представлява подходяща отправна точка за прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика към сключения с Transavia договор и няма основание да поставя под съмнение възприетите хипотези, освен по един въпрос, а именно времевия хоризонт, приет при оценката. Този въпрос ще бъде обсъден по-нататък.

(435) Комисията отбелязва, че в бизнес плана се достига до „годишен финансов резултат“ (аналогичен на допълнителните потоци (приходи минус разходи) от анализа на договорите с Ryanair/AMS), който е отрицателен за периода 2006 — 2008 г. и след това положителен за периода 2009 — 2012 г. (вж. таблица 12 по-долу).

(436) Според бизнес плана Transavia „инвестицията (възвръщаемостта на инвестицията) започва да бъде (кумулативно) рентабилна едва през седмата година“. С други думи в плана към прогнозните годишни потоци не се прилага коефициент за актуализация, за да се изчисли нетната настояща стойност и следователно да се провери дали от гледна точка на рентабилността на летището положителните потоци в края на разглеждания период компенсират отрицателните потоци от началния период. Вместо това в бизнес плана е използвана кумулирана обща стойност на потоците без актуализация (вж. „кумулиран приход“ в таблица 12 по-долу), която е отрицателна за периода 2006 — 2011 г., но става положителна през 2012 ([85]).

(437) Комисията е приканила Франция да изготви анализ, като се основава на обективните данни, които са били известни за CCIPB към момента на сключване на договора с Transavia, за да провери дали този договор е можело да бъде сключен от оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективите за рентабилност.

(438) За целите на този анализ Франция е взела „годишния финансов резултат“ от бизнес плана на Transavia, приспаднала е от него корпоративния данък за годините, през които паричният поток е бил положителен, и след това е използвала коефициент за актуализация от 6,5 %, за да изчисли нетната настояща стойност. Следователно резултатът от този анализ е нетна настояща стойност от [-100 000 до - 200 000] EUR, изчислена към датата, предвидена за разкриване на маршрута Pau — Amsterdam, т.е. 26 април 2006 г.

(439) Комисията все пак отбелязва, че както бизнес планът Transavia, така и изчисленията на Франция се основават на преценка на рентабилността за периода 2006 — 2012 г., докато самият договор е трябвало да се прилага според заложените в него условия само до 2009 г., без да има клауза за автоматично подновяване. Следователно, поради изложените в съображения 393 — 397 причини, анализът на прогнозираната рентабилност трябва да се направи за периода на действие на договора, както е предвиден в началото, а не за по-дълъг период. Това произтича по-специално от факта, че разумен и предпазлив оператор в условията на пазарна икономика не може да разчита — при сключване

([85]) Комисията отбелязва коментара на CCIPB в бизнес плана: „*Когато се използва некумулативна стойност, след като през 2009 г. (четвъртата година) разходите за маркетинг напляват чувствително, годишният резултат става положителен*“. Това се обяснява от факта, че съгласно условията на договора плащанията за маркетинг възлизат на […] EUR за пътник (с годишен таван през третата година от […] EUR) и трябва да бъдат намалени през четвъртата година до […] EUR за пътник, до ([…] EUR за петата година и до […] за шестата и седмата година). Вж. съображение 84.

на договор — на подновяването на същия, било то при същите или при различни условия ([86]). Комисията отбелязва, че за нетна настояща стойност, преизчислена за периода 2006 — 2009 г. въз основа на годишните парични потоци, посочени в бизнес плана, само за тези години, и като се използва коефициентът за актуализация, предложен от Франция, би се получила стойност от [- 300 000 до - 400 000] EUR.

(440) Комисията отбелязва обаче, че резултатът от договора за целия период, обхванат от анализа на рентабилността (с изключение на 2009 г., когато допълнителният поток е равен почти на нула), е бил отрицателни годишни допълнителни потоци, което задължително води до отрицателна нетна настояща стойност, какъвто и коефициент за актуализация да се използва. Следователно договорът от 2006 г. с Transavia предполага икономическо предимство в полза на Transavia. След като е предоставено само на едно предприятие, това предимство е избирателно.

Таблица 12

Адаптиран бизнес план за маршрута Amsterdam — Pau с Transavia

(в хиляди EUR)

Pau — Amsterdam		2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Трафик (пътници)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Приходи	Общо (А)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Разходи	от които — маркетингови услуги	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Общо (Б)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Годишен финансов резултат	(А—Б)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Кумулативен резултат		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Корпоративен данък (IS)		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Допълнителен паричен поток след приспадане на корпоративния данък		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетна настояща стойност за 2006 — 2009 г.	[-300 до - 400]							

8.1.1.3. ***Нарушаване на конкуренцията***

(441) 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 ([87]), за да бъде счетено, че дадена държавна мярка нарушава или застрашава да наруши конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.

(442) След влизането в сила на третата част от либерализацията на въздушния транспорт на 1 януари 1993 г. ([88]), нищо не възпрепятства въздушните превозвачи от Съюза да обслужват полети по вътрешни въздушни маршрути и да се ползват от неограниченото разрешение за каботажни превози.

([86]) Разумен и предпазлив оператор в условията на пазарна икономика би могъл също така да вземе предвид вероятността за прекратяване на договора преди изтичане на срока му. Вероятността за такъв сценарий зависи от разпоредбите в клаузите за прекратяване на договора.

([87]) Решение на Съда от 30 април 1998 г., *Het Vlaamse Gewest (Région flamande/Комисията*, T-214/95, Rec. 1998 г., стр. II-717.

([88]) 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).

(443) Предимството, получено от Ryanair, AMS и Transavia чрез отделните договори и допълнителни споразумения, които са обект на настоящото разследване, са засилили позицията им в сравнение с всички останали въздушни превозвачи от Съюза, които ефективно или потенциално се конкурират с Ryanair и Transavia по маршрутите, които последните обслужват. По този начин това предимство е нарушило или е застрашавало да наруши конкуренцията и е засегнало вътреобщностната търговия.

8.1.1.4. ***Заключение***

(444) Отделните договори и допълнителни споразумения, сключени от CCIPB с Ryanair и AMS, както и с Transavia, които са предмет на официалната процедура по разследване, изпълняват всички критерии по член 107, параграф 1 от ДФЕС и следователно всички те представляват държавна помощ.

8.1.2. НЕПРАВОМЕРЕН ХАРАКТЕР НА ПОМОЩТА

(445) Доколкото тези мерки са били приведени в действие, без да са били разрешени от Комисията, те представляват неправомерна помощ.

8.1.3. СЪВМЕСТИМОСТ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

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

(447) Освен това от съдебната практика на Съда ([89]) следва, че Франция би трябвало да посочи на какво правно основание въпросната 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, както и в искане за допълнителна информация, Комисията прикани Франция да посочи евентуални правни основания за съвместимост, 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 при 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 не е предложила други основания за съвместимост, нито доводи, които биха позволили тази помощ да се обяви за съвместима с вътрешния пазар. Нещо повече, никоя трета заинтересована страна не е правила опит да докаже съвместимостта на тези мерки с вътрешния пазар.

(448) При все това Комисията счита за целесъобразно да разгледа до каква степен тази помощ би могла да бъде обявена за съвместима във връзка с евентуалния ѝ принос за откриването на нови маршрути или за нова честота на полетите. Все пак следва да се подчертае, че това разглеждане се явява допълнително, тъй като при отсъствието на данни, доказващи съвместимостта на помощта, предоставена от държавата членка или от трети заинтересовани страни, такава помощ трябва да бъде обявена за несъвместима.

(449) По отношение на такава помощ 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.“ ([90]).

(450) В насоките от 2005 г. се посочва, 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“ ([91]).

(451) Комисията припомня, че разглежданата помощ е била отпусната за стимулиране на разкриването на нови маршрути или за увеличаване на броя на полетите по вече съществуващи маршрути, или пък за запазване на маршрути, които иначе биха били закрити. Следователно става дума за оперативна помощ, която има за цел насърчаване на изходящия въздушен трафик от регионално летище. Във връзка с това следва да се припомни, че съгласно практиката за вземане на решения на Комисията оперативната помощ рядко може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, доколкото такава помощ обикновено нарушава условията на конкуренция в секторите, в които се предоставя.

([89]) Вж. Решение на Съда от 28 април 1993 г. по дело Италия/Комисия, C-364/90, Rec. 1993, стр. I-2097), точка 20.
([90]) Новите насоки, точка 174.
([91]) Параграф 85 от насоките от 2005 г.

8.1.3.1. ***Мерки преди влизането в сила на насоките от 2005 г.***

(452) Договорът от 2003 г. и договорите от 2005 г. са сключени преди публикуването на насоките от 2005 г. — на 9 декември 2005 г. ([92]). Що се отнася до отчетността на отпуснатите преди тази дата помощи, точка 85 от насоките от 2005 г., както и точка 174 от новите насоки, препращат към правилата, които са били приложими към момента на предоставянето на помощта.

(453) Преди приемането на насоките от 2005 г. Комисията беше приела насоките от 1994 г. ([93]). Тези насоки обаче не се занимаваха конкретно с проблематиката на оперативната помощ, имаща за цел насърчаване на въздушния трафик за заминаване от регионални летища. Наистина тези проблеми възникнаха постепенно вследствие на прогресивното задръстване на някои големи европейски летища и на развитието на дейността на нискотарифните авиокомпании, които през 1994 г. все още не съществуваха. Следователно Комисията счита, че насоките от 1994 г. също са неприложими в разглеждания случай. Поради това Комисията трябва да оцени отчетността на разглежданата помощ директно въз основа на член 107, параграф 3 от ДФЕС.

(454) Във връзка с това следва да се отбележи, че преценката на Комисията за този вид държавна помощ се е прецизирала с течение на времето, като същевременно някои неща са останали непроменени. Те произтичат от общите принципи, които уреждат съвместимостта помощта в съответствие с горепосочения договор.

(455) Например в решението във връзка с летище Manchester от юни 1999 г. ([94]) Комисията е счела за съвместими с правилата, уреждащи държавната помощ, намаления на летищните такси, предоставени по недискриминационен и ограничен във времето начин, в качеството им на мерки, имащи за цел популяризирането на нови маршрути.

(456) След това в решението от февруари 2004 г. във връзка с летище Charleroi ([95]) Комисията обяснява, че „оперативната помощ, предназначена да помогне за разкриването на нови въздушни маршрути или за увеличаването на честотата на полетите, може да бъде необходим инструмент за развитието на малките регионални летища. Такава помощ би могла да убеди ефективно заинтересованите предприятия да поемат риска да инвестират в нови маршрути. Все пак, за да бъде обявена за съвместима въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора, трябва да се определи дали помощта е необходима и пропорционална спрямо желаната цел и дали не засяга неблагоприятно търговията до степен, която противоречи на общия интерес.“ Тогава Комисията определи някои условия, които да бъдат изпълнени, за да е възможно тази оперативна помощ да се определи като съвместима, а именно:

— помощта трябва да допринася за целта от интерес на Общността за развитие на дадено регионално летище чрез нетно увеличаване на трафика по нови маршрути ([96]),

— помощта трябва да е необходима, тоест да не е във връзка с маршрут, който вече се обслужва от същата или от друга компания, или със сходен маршрут ([97]),

— помощта трябва да има стимулиращ ефект, тоест да спомага за развитието на дейност, която след определен период от време може да стане рентабилна, което предполага, че продължителността на предоставяне на помощта е ограничена ([98]),

— помощта трябва да бъде пропорционална, т.е. сумата трябва да бъде обвързана с нетното развитие на трафика ([99]),

— помощта трябва да е била предоставена по прозрачен и недискриминационен начин и да не се натрупва с други видове помощ.

([92]) Вж. бележка под линия 18.
([93]) Насоки на Комисията за прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП за държавни помощи в авиационния сектор (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5).
([94]) Вж. решение № 109/98 от 14 юни 1999 г., озаглавено „Royaume-Uni, *Manchester Airport*“.
([95]) Решение 2004/393/ЕО „Предимства, предоставени от Валонския регион и Brussels South Charleroi Airport на авиокомпания Ryanair при установяването ѝ в Шарлероа“ (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1). Това решение е отменено с решение от 17 декември 2008 г. по дело T-196/04, Ryanair Ltd/Комисия (решение „Шарлероа“), Сборник, 2008 г., стр. II-3643, но въпреки това то свидетелства за развитието на преценката на Комисията относно въпросните помощи.
([96]) Вж. точки 283 — 297.
([97]) Вж. точки 288 — 309.
([98]) Вж. точки 311 — 317.
([99]) Вж. точки 318 — 325.

(457) Насоките от 2005 г. и новите насоки уточняват прецизно тези принципи за съвместимост, но въпреки това продължава да бъде възможно оперативна помощ, предоставена на авиокомпании, да бъде обявена от Комисията за съвместима, ако допринася за развитието на летища с малки размери посредством нетно увеличаване на трафика по нови маршрути, стига помощта да е необходима, тоест не се отнася за вече обслужван маршрут от същата или от друга авиокомпания или за сходен маршрут ([100]), при условие че бъде ограничена във времето и съществува възможност маршрутът, за който е предоставена помощта, да стане рентабилен ([101]), при условие че сумата на помощта е обвързана с нетното развитие на трафика и че помощта е предоставена по прозрачен и недискриминационен начин, както и че не се натрупва с други видове помощ ([102]).

(458) Във връзка с това в точка 140 от решението за разширяване на процедурата Комисията посочва, че ще разгледа съвместимостта на тези мерки съгласно горепосочените пет кумулативни критерия. Следва да се отбележи, че нито Франция, нито която и да е друга заинтересована страна са оспорили прилагането на тези критерии.

(459) В заключение Комисията счита, че в конкретния случай следва да се разгледа съвместимостта на договора от 2003 г. и на договорите от 2005 г. съгласно горепосочените общи принципи.

Принос за развитието на летища с малък размер посредством нетно увеличаване на трафика по нови маршрути

(460) Годишният трафик на летище Pau в периода 2003 — 2005 г. е бил около 700 000 пътници годишно. Комисията счита, че по това време летището е било с малък размер.

(461) Комисията счита, че що се отнася до новия маршрут Pau — London Stansted, договорът от 2003 г. е бил във връзка с разкриването на нов маршрут, който би могъл да доведе до увеличаване на нетния трафик. За сметка на това договорите от 2005 г. са били във връзка с продължаване на обслужването на същия маршрут две години след разкриването му без увеличаване на честотата на полетите. Следователно Комисията счита, че за договорите от 2005 г. не е изпълнено условието за нетно увеличаване на трафика.

Помощта не трябва да е във връзка с маршрут, който вече се обслужва от същата или от друга компания, или със сходен маршрут

(462) При разкриването на маршрута Pau — London Stansted от Ryanair през 2003 г. този маршрут не се е обслужвал от друга авиокомпания.

(463) За разлика от това договорите от 2005 г. са били във връзка с маршрута Pau — London Stansted. Този маршрут вече от почти две години се е обслужвал от Ryanair в рамките на договора от 2003 г. при същата честота на полетите като предвидената в договора от 2003 г. Следователно Комисията счита, че по отношение на договорите от 2005 г. горепосоченото условие не е било изпълнено.

Помощта трябва да е ограничена във времето и да е във връзка с маршрут, който би могъл да стане рентабилен

(464) Комисията отбелязва, че въпреки поканата, която ѝ е отправила в тази връзка, Франция не е предоставила никаква оценка на жизнеспособността на маршрута Pau—Лондон, предмет на договорите от 2003 и 2005 г., която да е представена от Ryanair, за да обоснове основателността на предоставянето на помощта, произтичаща от въпросните договори. По този начин въз основа на данните в досието става ясно, че от гледна точка на органите, които са предоставили разглежданата помощ, не е съществувала никаква ясна перспектива, че маршрутът Pau—Лондон може да стане жизнеспособен без оказване на помощ в по-близък или в по-дългосрочен план. Във връзка с това Комисията подчертава, че представените от френските органи проучвания относно икономическото въздействие от съществуването на въздушните маршрути, обслужвани от Ryanair, анализират въздействието, което те биха могли да имат върху развитието на региона, но не включват прогнози относно бъдещата жизнеспособност на тези или на други маршрути, които биха могли да се обслужват от Ryanair в бъдеще. Напротив, анализът на отделните договори, сключени с Ryanair, показва, че предоставената на Ryanair помощ за тези маршрути е трябвало да бъде увеличена с течение на времето дори и след прекратяването на договорите от 2003 и 2005 г., по-специално за да се гарантира, че те ще бъдат достатъчно рентабилни за Ryanair, за да ги поддържа.

(465) За по-голяма изчерпателност Комисията отбелязва, че макар тези мерки да са били ограничени във времето, предвиденият във всеки от договорите срок от пет години не е бил нито необходим, нито пропорционален на разходите, направени за разкриването на нов маршрут, като се има предвид, че в авиационния сектор срок на договора, който е под три години, обикновено е достатъчен ([103]).

([100]) Вж. точки 71 — 75 и точка 79, буква б) и в) от насоките от 2005 г. и точки 139, 140, 141, 151 от новите насоки.
([101]) Вж. точка 79, букви б), г) и и) от насоките от 2005 г. и точка 147 от новите насоки.
([102]) Вж. точка 79, букви ж), з) и точка 80 от насоките от 2005 г. и точка 150, 152 и 153 от новите насоки.
([103]) Новите насоки, точка 147.

(466) Следователно Комисията счита, че нито договорът от 2003 г., нито договорите от 2005 г. изпълняват критерия, съгласно който мерките трябва да бъдат ограничени във времето и да се отнасят за маршрути, които биха могли да станат печеливши.

Сумата трябва да бъде обвързана с нетното развитие на трафика

(467) Договорът от 2003 г. е бил свързан с въвеждането на нов ежедневен въздушен маршрут между Pau и Лондон, за който според Комисията е можело се прогнозира цифрата 117 275 за общ годишен брой на пътниците (вж. таблица 7). Следователно този договор е бил обвързан с нетно увеличаване на броя на пътниците, тъй като маршрутът не е съществувал преди това.

(468) За сметка на това договорите от 2005 г. не са били свързани с разкриването на нов въздушен маршрут, а са се отнасяли до продължаване на обслужването на вече съществуващия маршрут Pau—Лондон без увеличаване на честотата на полетите. Въз основа на това Комисията счита, че сумите на помощта, произтичащи от договорите от 2005 г., не са обвързани с нетното развитие на трафика.

Помощта трябва да е била предоставена по прозрачен и недискриминационен начин и да не се натрупва с други видове помощ

(469) При отправено запитване относно спазването на условието за прозрачно и недискриминационно предоставяне на помощта Франция е посочила единствено публикации, направени от CCIPB през 2007 и 2009 г. след сключване на договорите от 2003 и 2005 г. и следователно — без отношение към настоящия анализ. От цялото досие става ясно, че договорите от 2003 и 2005 г. са били договорени двустранно, без прозрачност и без процес, който да гарантира липсата на дискриминация, например тръжна процедура. Следователно въпросните помощи не изпълняват критерия за прозрачност и недискриминация.

Заключение

(470) От горепосоченото следва, че Комисията счита, че договорът от 2003 г. и договорите от 2005 г. представляват неправомерна държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

8.1.3.2. ***Мерки след влизането в сила на насоките от 2005 г.***

(471) Комисията прилага насоките от 2005 г. към договорите, сключени след влизането в сила на насоките.

(472) В точка 27 от насоките от 2005 г. се уточнява, че оперативната помощ, отпусната на авиокомпаниите (като помощ за разкриването на нови маршрути), 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.

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

(474) Както и за мерките преди влизане в сила на насоките от 2005 г., Комисията отбелязва, че нито Франция, нито която и да било трета заинтересована страна е доказала съвместимостта на тези мерки с вътрешния пазар било то въз основа на насоките от 2005 г. или на каквото и да било друго основание.

(475) Предвид условията, определени в точка 79, букви а)—л) от насоките от 2005 г., Комисията отбелязва следното в съображения 476 — 480.

(476) Някои от критериите, като например определените в точка 79, букви а) и б) от насоките от 2005 г., които се отнасят за притежаването от авиокомпанията на лиценз за обслужване и за категорията на летището, са изпълнени.

(477) Критерият, определен в точка, 79 буква з) (недискриминационно разпределение) от насоките от 2005 г., гласи следното: „всяка публична организация, която планира да отпусне първоначална помощ на авиокомпания за новооткрита линия, независимо дали чрез летище или не, трябва публично, подходящо и навреме да оповести плановете си, за да позволи на заинтересованите авиокомпании да предложат своите услуги.“ Комисията отбелязва, че в настоящия случай договорите са били договаряни пряко със съответните авиокомпании без публично оповестяване. Следователно става дума за разпределяне без конкуренция, докато други потенциално заинтересовани авиокомпании биха могли да предложат кандидатурите си за обслужване на въпросните маршрути при същите условия, за да се ползват от помощ за започване на стопанска дейност.

(478) Все пак Комисията отбелязва, че през 2007 и 2009 г. CCIPB е публикувала обявления във вестник Air & Cosmos ([104]), за да покани заинтересованите авиокомпании да развиват нови услуги срещу предоставяне на помощ за започване на стопанска дейност. Франция обаче е посочила, че тези процедури са били безрезултатни, което е накарало CCIPB „*да преговаря пряко с някои компании*“. Съответно установената в рамките на настоящото разследване неправомерна помощ не е вследствие на публикуването на посочените по-горе обявления, а на двустранни преговори. Следователно посоченият в буква з) критерий не е изпълнен.

(479) По отношение на критерия от точка 79, буква и) от насоките от 2005 г. (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 да, да ѝ изпрати копия. Нито Франция, нито която и да било трета заинтересована страна е съобщила за съществуването на такива бизнес планове. Следователно посоченият в буква и) критерий не е изпълнен.

(480) Що се отнася до критерия, определен в точка 79, буква ѝ) от насоките от 2005 г. (публичност), той предвижда съответните публични органи да публикуват списък с маршрутите, които получават помощ, като за всеки отделен случай трябва да се посочват източникът на публичните средства, компанията получател, размерът на платената помощ, както и броят на пътниците. В конкретния случай Франция е потвърдила, че списъкът на маршрутите и на компаниите, получаващи финансови стимули или плащане за маркетинг, не е бил публикуван всяка година. Следователно посоченият в точка 70, буква ѝ) от насоките от 2005 г. критерий не е изпълнен.

Заключение

(481) Всички договори и допълнителни споразумения, сключени от CCIPB с Ryanair, AMS и Transavia, които са предмет на официалната процедура по разследване, представляват неправомерна държавна помощ, несъвместима с вътрешния пазар.

8.2. *МЕРКИ В ПОЛЗА НА УПРАВЛЯВАЩИЯ ЛЕТИЩЕТО ОРГАН*

(482) В периода 2000 — 2010 г. CCIPB е получила от различни публични органа субсидии за оборудване, възлизащи на обща стойност от приблизително 17,8 млн. EUR. Освен това камарата е получила субсидия от 3,521 млн. EUR, предназначена за покриване на разходи, които според френските органи са свързани с държавните функции, упражнявани от летището (наричани по-нататък „субсидии, свързани с държавните функции“) ([105]).

8.2.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС

(483) 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.

(484) За да бъде квалифицира дадена мярка като държавна помощ, трябва да са изпълнени кумулативно следните условия 1) мярката се финансирана чрез държавни ресурси или от държавата, 2) тя предоставя икономическо предимство, 3) това предимство е избирателно, 4) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите членки и 5) получателят е предприятие съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, което предполага, че извършва стопанска дейност.

(485) За да се определи дали посочените в съображения 88 — 108 субсидии представляват държавна помощ, на първо място е необходимо да се провери дали получателят — управляващият летище Pau орган, е упражнявал стопанска дейност към момента на отпускането на субсидиите. Комисията ще разгледа този въпрос предварително преди да анализира последователно субсидиите, свързани с държавните функции, и субсидиите за оборудване, за да определи дали те представляват държавна помощ.

8.2.1.1. ***Понятие за предприятие и стопанска дейност***

(486) Както е обяснено от Комисията в новите насоки ([106]), считано от датата на решението по дело „Aéroports de Paris“ (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се считат за задача, която попада в обхвата на контрола на държавните помощи. И обратно, преди това решение и поради съществуващата към онзи момент несигурност публичните органи са могли с основание да считат, че финансирането на летищна инфраструктура не представлява държавна помощ и поради това не е било необходимо да уведомяват Комисията за такива мерки. От това следва, че понастоящем Комисията не може да оспорва на основание правилата за държавната помощ мерките за финансиране, приведени в действие преди 12 декември 2000 г.

([104]) Вж. съображение 132.
([105]) Вж. таблица 3.
([106]) Точки 28 и 29.

(487) Освен това, както също е посочено в новите насоки ([107]), не всички дейности на едно летище непременно са от стопанско естество. Дейностите, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и по принцип не попадат в обхвата на правилата за държавната помощ.

(488) Според таблица 4 субсидиите за оборудване, предоставени през 2004 и 2009 г., са били използвани за финансиране на инвестиции, свързани с пътеката за рулиране, пистата, светлинната сигнализация и паркинга за престой. Тези инфраструктурни обекти са предмет на търговска експлоатация от CCIPB, която е оператор на летището и която начислява разходи на ползвателите на тези активи. Следователно такива инвестиции са присъщи за стопанската дейност на управляващия летището орган. По този начин субсидиите за оборудване, предоставени през 2004 и 2009 г., са донесли полза за стопанската дейност. Освен това те са били предоставени преди 12 декември 2000 г. Що се отнася до понятията за предприятие и за стопанска дейност, те могат да попадат в обхвата на правилата за държавната помощ.

(489) За сметка на това посочените в таблица 4 субсидии за оборудване, предоставени през 1999 и 2000 г., които са били използвани за финансирането на инвестиции, свързани с товарния и пътническия терминали, за материал за пистата и за когенератора за централата, са предоставени преди 12 декември 2000 г. Следователно Комисията не следва да разглежда тези мерки в контекста на настоящото решение.

(490) Що се отнася до субсидиите, отпуснати от Генералния съвет на Pyrénées Atlantiques в периода 2000 — 2005 г. за изплащане на заемния капитал, получен от CCIPB и възлизащ на 779 000 EUR ([108]), те са посочени в протокол относно плана за финансиране на летище Pau, сключен на 5 ноември 1990 г. В протокола се съдържа неотменим ангажимент от страна на публичните органи да изплатят въпросния дълг. Тъй като този протокол е подписан преди решението по дело „Aéroports de Paris“, Комисията не следва да разглежда съгласно правилата за държавната помощ направените в изпълнение на протокола плащания.

(491) В раздел 8.2.1.2 Комисията разглежда до каква степен свързаните с държавните функции субсидии действително са били използвани за финансиране на дейности, произтичащи от принципа за отговорността на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган.

8.2.1.2. ***Субсидии, свързани с държавните функции***

(492) Както е посочено в таблица 3, в обхвата на официалната процедура по разследване са включени субсидии от FIATA, както и субсидии, които са използвани за финансиране на различни инвестиции, и по-специално помещения и автомобили на службите за безопасност и противопожарно обслужване на въздухоплавателните съдове (SSLIA), както и за томографи ([109]). Тези отделни субсидии са предоставени в изпълнение на общата система за финансиране на държавните функции във френските летища, описана в раздел **4.3.2**.

(493) Както беше припомнено по-горе, съгласно новите насоки и съдебната практика дейностите, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и по принцип не попадат в приложното поле на правилата за държавната помощ. Според новите насоки такива дейности, като например управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество ([110]).

(494) Освен това в новите насоки се уточнява, че за да не представлява държавна помощ, публичното финансиране на дейности от нестопански характер следва да е строго ограничено до възникналите вследствие на тях разходи и не трябва да води до ненужна 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 ([111]).

([107]) Точки 34 и 35.
([108]) Вж. предпоследния ред от таблица 3.
([109]) Вж. първия и втория ред от таблица 3.
([110]) Точка 35.
([111]) Точки 36 и 37.

(495) Дейностите, финансирани от общата система за финансиране на държавните функции във френските летища, описана в раздел 4.3.2, се отнасят до опазването на гражданската авиация от актове на посегателство ([112]), полицейски функции ([113]), аварийно-спасително и противопожарно обслужване на въздухоплавателните съдове ([114]), безопасност на въздушния трафик ([115]), както и до защитата на средата за хората и на околната среда ([116]). Тези дейности с основание може да се разглеждат като отговорност на държавата при изпълнение на нейните правомощия на публичен орган. Следователно Франция може с основание да счита, че тези функции са от „държавен“ характер, тоест нестопански, по отношение на правото в областта на държавната помощ. Следователно тя може също така да предвиди публично финансиране, предназначено да компенсира разходите, направени от управляващите летищата органи 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

(496) От друга страна от описанието в раздел 4.3.2 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 летища органи ще получават чрез летищната такса и допълващия механизъм единствено стриктно необходимите за покриване на тези разходи суми.

(497) Освен това тази 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 летищата органи изпълнението на държавни функции, то не възлага финансирането на тези функции на тях, а на държавата. Така компенсирането на свързаните с тези функции разходи чрез публични средства не води до облекчаване на разходи, които управляващите летищата органи обичайно понасят в съответствие с френската правна уредба.

(498) Следователно финансирането, получено от управляващите френските летища органи чрез прилагането на тази система не представлява държавна помощ.

(499) По този начин свързаните с изпълнението на държавните функции субсидии, посочени във втория и третия ред на таблица 3, които са използвани за финансиране на инвестиции, свързани със защитата на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и за аварийно-спасителното и противопожарното обслужване на въздухоплавателните средства, не представляват държавна помощ.

8.2.1.3. ***Субсидии за оборудване, предоставени през 2004 и 2009 г.***

(500) Остава да се разгледа въпросът дали субсидиите за оборудване, предоставени през 2004 и 2009 г., представляват държавна помощ. Тези субсидии са представени в таблица 13 по-долу.

Таблица 13

Инвестиции и субсидии за оборудване от 2004 и 2009 г.

(в млн. EUR)

Субекти, предоставили субсидиите за оборудване	Година на предоставяне	Вид на инвестициите	Обща платена сума	Обща сума на инвестицията
Генерален съвет на Pyrénées Atlantiques Регионален съвет на Aquitaine Европейски съюз (ЕФРР)	2004	Строителни работи по пътеката за рулиране	1,6	2,6

([112]) 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.
([113]) Автоматизираният контрол по границите чрез биометрична идентификация е включен в тази категория.
([114]) Както е посочено в съображение 493, тези три категории са изрично посочени в новите насоки като примери за нестопански дейности.
([115]) Предотвратяването на опасността от сблъсък с животни е включено в тази категория.
([116]) Към тази категория се отнасят мерките за екологичен контрол.

(в млн. EUR)

Субекти, предоставили субсидиите за оборудване	Година на предоставяне	Вид на инвестициите	Обща платена сума	Обща сума на инвестицията
Смесен синдикат за летище Pau Pyrénées	2009	Обновяване на пистата и светлинната сигнализация Разширяване на паркинга за престой	4,1	5,1
Общо			5,8	7,7

Държавни ресурси и приписване на държавата

(501) Генералният съвет на Pyrénées Atlantiques е предоставил на CCIPB субсидии, финансирани със средства на департамент Pyrénées Atlantiques — децентрализиран орган на местната власт. Само като напомняне — въпросните средства са държавни. Действително средствата на органите на местната власт се считат за държавни средства за целите на прилагането на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([117]). Освен това взетите от такива органи на местната власт решения могат да се припишат на държавата по същия начин както предприетите от централните органи мерки ([118]).

(502) Същото се отнася за субсидиите, получени от Регионалния съвет на Aquitaine и от смесения синдикат, като последният е обединение на изцяло контролирани от държавата местни органи.

(503) Освен това строителните работи по пътеката за рулиране са били финансирани отчасти от ЕФРР. За финансирането от ЕФРР обаче се счита, че представлява държавни средства и че може да се припише на държавата, тъй като неговото използване се предоставя под контрола на съответната държава членка ([119]).

(504) Следователно субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са били финансирани изцяло с държавни средства и могат да бъдат приписани на държавата по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Избирателно предимство за управляващия летището орган

(505) За да се прецени дали една държавна мярка представлява помощ, трябва да се определи дали предприятие получател 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 ([120]), както и дали въпросната мярка може да бъде разглеждана като компенсация за изпълнението на задължения за обществена услуга, които изпълняват условията от решението по делото *Altmark* ([121]).

(506) Във връзка с последната точка следва да се отбележи, че Франция не е посочила ясно, че според нея управляващият летище Pau орган е натоварен с предоставянето на действителна услуга от общ интерес. В мнението си относно решението за разширяване на процедурата Франция се е задоволила да посочи във връзка с това, че „при отсъствието на ясно приложимо правно основание към онзи момент [(преди публикуването на насоките от 2005 г.)] френските органи са могли със законно основание да считат, че финансирането на летищната инфраструктура, за което тогава е взето решение, представлява политическа мярка за устройство на територията, че това летище изпълнява като правило задача от общ икономически интерес и че това финансиране не попада в обхвата на режима за държавната помощ“ ([122]).

([117]) Решение на Съда от 12 май 2011 г. по съединени дела T-267/08 и T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Сборник, стр. II-1999, точка 108.
([118]) Решение на Съда от 6 март 2002 г. по съединени дела T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rec. 2002 г., стр. II-1330, точка 142.
([119]) Относно определянето на средствата от ЕФРР като държавна помощ вж. например решението на Комисията по дело № 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, съображение 29 и решение на Комисията по дело № 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, съображения 69 и 70.
([120]) Решение на Съда от 14 февруари 1990 г. по дело Франция/Commission (C-301/87, Rec. 1990 г., стр. I-307), точка 41.
([121]) Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH* и *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark* (делото „Altmark“) C-280/00, Rec., 2003 г., стр. I-7747.
([122]) Точка 13, параграф 1.

(507) Франция добавя още, че: „френските органи считат, че всички летища с по-малко от 1 милион пътници годишно трябва да се разглеждат като изпълняващи УОИИ предвид тяхната важна роля по отношение на устройството на територията, икономическото и социалното развитие на регионите, в които се намират, и преплитането на техните дейности. Те считат също, че въздействието на тези летища върху вътрешния пазар е ограничено. Поради това френските органи считат, че финансирането, което им се предоставя, не следва да се разглежда като държавна помощ или че то следва да се обяви за съвместимо с вътрешния пазар и да бъде освободено от задължението за уведомяване в съответствие с разпоредбите на Решението на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес, което е било в сила до 20 декември 2011 г.“ ([123]).

(508) Във всеки случай Комисията счита, че тези основания не са достатъчни, за да може да се заключи, че управляващият летище Pau орган е натоварен с управлението на действителна услуга от общ икономически интерес. Както е посочено в новите насоки ([124]), Комисията счита, че в добре обосновани случаи е възможно цялостното управление на едно летище да бъде счетено за услуга от общ икономически интерес. Все пак Комисията счита, че това може да важи само в случай, че поне част от потенциално обслужваната от това летище зона би била — при липсата на летището — изолирана от останалата територия на Съюза до степен, която би засегнала неблагоприятно неговото социално и икономическо развитие.

(509) В съответствие с този принцип не може да се приеме, че управлението на всяко френско летище с по-малко от един милион пътници годишно представлява действителна услуга от общ икономически интерес Задължение на Франция е да прецени конкретната ситуация за всяко летище, попадащо в тази категория, и да представи този анализ на Комисията, в случай че желае да подкрепи твърдението, според което управлението на даденото летище представлява услуга от общ икономически интерес. Само при тези условия Комисията ще бъде в състояние да провери за всеки конкретен случай дали Франция не е допуснала явна грешка при преценката, като е определила въпросното летище като изпълняващо услуга от общ икономически интерес.

(510) В разглеждания случай не е бил предоставен конкретен анализ от такъв характер за летище Pau. Освен това, като се има предвид близостта на летище Tarbes, което се намира на 50 km и на по-малко от 40 минути път, не може да се твърди, че без летище Pau част от потенциално обслужваната от това летище зона би била изолирана от останалата територия на Съюза до степен, която би засегнала неблагоприятно неговото социално и икономическо развитие. Поддържането на такова твърдение би означавало явна грешка при преценката относно определянето на летището.

(511) Според съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес ([125]), за да бъде изпълнен първият критерия от решението по делото *Altmark*, услугата трябва да бъде възложена с един или повече акта, които може да бъдат под формата на законодателен или регулаторен инструмент или договор в зависимост от законодателството в държавите членки. Освен това в акта или в серията от актове трябва да се уточнява поне съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга, предприятието и, при необходимост, съответната територия, същността на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от въпросния орган, параметрите за изчисляване, контролиране и преглед на компенсацията, както и мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации. Единствените актове, изготвени от Франция, които биха могли евентуално да изпълняват тази функция, са постановлението от 1965 г. ([126]) и последователните допълнения към него, доколкото те възлагат на CCIPB различни задължения по отношение на експлоатацията (включително по такива въпроси като работното време или еднаквото третиране на ползвателите), поддържането, грижата и развитие, които са с точно определена продължителност. В никой от тези актове обаче не се определят условията за изчисляване и за преразглеждане на някакъв механизъм за финансова компенсация.

(512) Следователно въз основа на данните от досието Комисията счита, че управлението на летище Pau не може да се разглежда като действителна услуга от общ икономически интерес.

(513) Дори да се предположи, че случаят е такъв, субсидиите за оборудване, които са предмет на настоящото разследване, не изпълняват кумулативните условия според решението по делото *Altmark*. Действително става дума за различни точно определени субсидии, предоставени в различни периоди за покриване на разходите за инвестиции, от които в тези периоди е възникнала необходимост. Следователно тези субсидии не произтичат от механизъм за компенсации, който е бил установен обективно, прозрачно и предварително, т.е. когато публичните органи са възложили на CCIPB управлението на летището или по повод на актове за подновяване или уточняване на условията за това управление. Поради това тези субсидии не изпълняват втория критерий от решението по делото *Altmark*, който гласи: „параметрите на базата за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин, за да не се допусне предоставянето на икономическо предимство за предприятието получател, което да го постави в по-благоприятно положение спрямо предприятията конкуренти“ ([127]).

([123]) Точка 13, параграф 3.
([124]) Точка 72.
([125]) ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4, точка 52.
([126]) Вж. съображение 27.
([127]) Вж. Решение по дело *Altmark*, посочено по-горе в бележка под линия 121, точка 90.

(514) Доколкото разглежданите субсидии за оборудване не изпълняват критериите от решението по делото *Altmark*, остава да се провери, както вече беше посочено по-горе, дали те са предоставени при обичайните пазарни условия.

(515) Във връзка с това е уместно да се припомни, че „капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които съответстват на обичайните пазарни условия, не може да се разглежда като държавна помощ“ ([128]).

(516) За определяне на това дали субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са предоставени при обичайните пазарни условия към тях следва да се приложи принципът на оператор в условията на пазарна икономика. Трябва да се прецени дали при тяхното предоставяне публичните органи са могли да разчитат на някаква финансова възвръщаемост, изключвайки от този анализ конкретните очаквани ползи за местното икономическо развитие.

(517) В настоящия случай Комисията отбелязва на първо място, че летището се управлява от CCIPB в рамките на концесия, която изтича през 2015 г. Собствеността на летището, която първоначално е била държавна, от 1 януари 2007 г. е прехвърлена на смесения синдикат. Следователно CCIPB не е собственик на терена и инфраструктурата.

(518) Във връзка с това CCIPB твърди в своето мнение относно субсидиите за оборудване, че: „тези суми съответстват на инвестиции, направени от собствениците на летищната инфраструктура за нейното поддържане и подобряване; следователно те са направени единствено в полза на собствениците на инфраструктурата. За сметка на това тези суми не предоставят никакво икономическо предимство на CCIPB в качеството ѝ на управляващ летище орган.“ (пропуснати бележки под линия). CCIPB допълва: „По този начин чрез предоставените субсидии за оборудване органът, който предоставя концесията, и местните органи се включват съвсем естествено в качеството си на собственици на летищната инфраструктура в рамките на въпросната концесия за съоръжение за целите на извършването на работи във връзка с привеждане в съответствие със стандартите, поддръжка и подобряване на летищната обществена услуга, за да повишат стойността на своята собственост. Следователно става дума за инвестиции, които са естествено задължение на собственика на публичното съоръжение, а не на оператора.“

(519) Все пак от данните в досието става ясно, че според икономическите условия на концесията именно CCIPB, а не общественият собственик, е задължена да финансира необходимите инвестиции. Така например в указа от 1965 г., с който се създава концесията, установяването, развитието и поддръжката на съоръженията, сградите, инсталациите и материалната база съвсем ясно се възлагат на концесионера. Във връзка с това Франция потвърждава: „Инвестициите, необходими за привеждането в съответствие със стандартите, за обновяването, поддръжката, разширяването или модернизацията на летището са следователно задължение на концесионера.“

(520) По този повод Франция е отбелязала, че в допълнителното споразумение от 8 ноември 2001 г. („трето допълнително споразумение“) към указа от 1965 г. не се поставят под съмнение икономическите условия на концесията, по-специално по отношение на поемането на разходите за инвестиции, свързани с поддръжката и обновяването на летището. Освен това Франция отбелязва, че в допълнителното споразумение от 3 март 2010 г. („четвърто допълнително споразумение“), сключено между смесения синдикат и CCIPB след прехвърлянето на собствеността през 2007 г., също както и в предходните допълнителни споразумения, не се поставят под съмнение икономическите условия на концесията, с които на концесионера се възлагат разходите за необходимите за дейността му инвестиции ([129]).

(521) Следователно, както показва разглеждането на постановлението от 1965 г. и на допълнителните споразумения към него, както потвърждава Франция и обратно на това, което твърди CCIPB, именно последната носи отговорността за осъществяване и финансиране на инвестиции като тези, които са направени в резултат на въпросните субсидии за оборудване.

(522) От друга страна става ясно, че като са предоставили субсидии за оборудване през 2004 и 2005 г., различните съответни местни публични органи не са могли да очакват възвръщаемост на инвестицията, която да удовлетвори оператор в условията на пазарна икономика, действащ на тяхно място. Всъщност теренът и инфраструктурата през 2004 г. са били собственост на държавата, а през 2009 г. — на смесения синдикат. Следователно за всеки от тези публични собственици единственият приход, получен от летище Pau, е бил минималната държавна такса от 100 FRF годишно до 2010 г., която след тази дата е променена на 100 EUR годишно. Субсидиите за оборудване от 2004 и

([128]) Решение по дело „Stardust Marine“ от 16 май 2002 г., вече посочено в бележка под линия 36, точка 69.

([129]) В четвъртото допълнително споразумение се уточнява режимът на „подлежащи на връщане активи“ на концесията, които включват всички движими и недвижими активи, предоставени на разположение на концесионера от предоставящия концесията орган. Подлежащите на връщане активи включват терените, съоръженията, сградите, инсталациите, мрежите и интелектуалните продукти, необходими за експлоатацията на летището, които са обновени или създадени от концесионера в периода на възложената му концесия, както и движимите активи, необходими за експлоатацията на летището, обновени или създадени от концесионера в периода на възложената му концесия. Съгласно четвъртото допълнително споразумение тези активи трябва задължително и безвъзмездно да се върнат в отлично състояние на органа, който предоставя концесията, при изтичането на нейния срок. В четвъртото допълнително споразумение се уточнява също, че в края на концесията органът, който я предоставя, ще поеме за своя сметка вноските за лихви и амортизации по редовно сключените от концесионера заеми за въвеждане на оборудването, заложено в концесията, и ще възстанови на концесионера авансовите плащания, които последният може да е направил със собствени средства, или неамортизираната стойност на инсталациите, които може да е изградил със същите тези средства, ако възстановяването не е могло да се осъществи чрез приспадане от средствата за управление на летището. В тези финансови разпоредби, които се прилагат за целите на концесията, не се поставя под съмнение това, че разходите за необходимите за функционирането на летището инвестиции трябва да се поемат от концесионера в момента на осъществяването на тези инвестиции.

2009 г. не са довели до увеличаване на тази държавна такса, чийто размер е бил определен с постановлението от 1965 г. и преразгледан с някои от допълнителните споразумения към него. Следователно нито Франция, нито смесеният синдикат са могли да очакват в качеството си на собственици предоставените през 2004 и 2009 г. субсидии за инвестиции да доведат до материална възвръщаемост на инвестицията, поне не и до изтичането на срока на концесията, предвидено за 2015 г. Освен това нищо от данните в досието не подсказва, че държавата или смесеният синдикат са могли, съответно през 2004 и 2009 г., да очакват тези субсидии за оборудване да повишат стойността на активите, което да намери изражение във възвръщаемост на инвестицията за тези два субекта при действието на новата концесия от 2016 г. По-специално Франция не е предоставила никакви данни за прогнозите на държавата или на смесения синдикат във връзка с икономическите условия на бъдещата концесия и за евентуалните такси, на които собственикът на летището би могъл да се надява.

(523) Що се отнася до местните органи, които са участвали във финансирането на разглежданите субсидии и които към момента на тяхното предоставяне са били собственици на терените и инфраструктурата — било пряко или непряко чрез смесения синдикат — те също не са могли да очакват възвръщаемост на инвестицията от такъв характер, че да гарантира рентабилност на разходите им за инвестицията. Това се отнася за генералния съвет на Pyrénées Atlantiques и за Регионалния съвет на Aquitaine, които не са били собственици на летището към момента, когато са решили да участват през 2004 г. във финансирането на строителните работи по пътеката за рулиране.

(524) Следва да се отбележи освен това, че според Франция „решението на местните публични органи да инвестират не се основава единствено на перспективи за пряка рентабилност и CCIPB начислява единствено символична такса. Изборът на местните органи да инвестират се основава на очакваната във времето полза за региона по отношение на икономическото и туристическото развитие.“ Това твърдение потвърждава, че местните органи не са очаквали разходите им за инвестиции да доведат по същество до някаква рентабилност. След като единствената очаквана от органите полза се отнася до икономическото и туристическото развитие, то тя не би била взета предвид от оператор в условията на пазарна икономика, действащ на мястото на тези органи. Това подсказва, че и принципът на оператор в условията на пазарна икономика също не е приложим за разглежданите субсидии за оборудване.

(525) С оглед на горепосоченото субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. не отговарят на критерия за оператор в условията на пазарна икономика. Тези субсидии всъщност са намалили разходите за инвестиции, които е трябвало да поеме CCIPB, без перспективи за достатъчна възвръщаемост за органите, които са предоставили субсидиите. Освен това, доколкото това предимство е било от полза за едно-единствено предприятие, то е избирателно.

8.2.1.4. ***Засягане на търговията в рамките на Съюза и на конкуренцията***

(526) В качеството си на управляващ летище Pau орган CCIPB е по-специално в конкуренция с другите летищни платформи, особено с летищата, които обслужват същата зона. Във връзка с това Комисията отбелязва, че летище Tarbes — Lourdes — Pyrénées се намира на 50 km от летище Pau и от 2009 г. също е предлагало полети до Лондон. Летище Biarritz — Anglet — Bayonne също се намира на по-малко от 100 km от летище Pau и предлага полети до Charleroi, London — Stansted, Манчестър и други дестинации в Обединеното кралство. Следователно помощ, предоставена на CCIPB, заплашва да наруши конкуренцията. След като пазарът на летищни услуги и пазарът на въздушен транспорт са открити за конкуренцията в рамките на Съюза, такава помощ заплашва също да засегне търговията между държавите членки.

(527) В по-общ план следва да се отбележи, че органите, управляващи летища в Съюза, се конкурират помежду си за привличане на авиокомпании. Действително авиокомпаниите определят обслужваните от тях маршрутите и съответните разписания в зависимост от различни критерии. Тези критерии включват потенциалните клиенти, на които могат да разчитат по маршрутите, но също така и характеристиките на летищата, разположени в крайните точки на тези маршрути.

(528) 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 ([130]).

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

(530) От всички тези факти следва, че след като със субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. се предоставя икономическо предимство на CCIPB, те може да засилят позициите ѝ спрямо другите управляващи европейски летища органи. Следователно тези субсидии може да са нарушили конкуренцията и да са засегнали търговията между държавите членки.

([130]) Новите насоки, точка 43.

8.2.1.5. ***Заключение относно наличието на помощ***

(531) Поради изложените в съображения 483 — 530 причини, предоставените на CCIPB през 2004 и 2009 г. субсидии за оборудване представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8.2.2. НЕПРАВОМЕРЕН ХАРАКТЕР НА ПОМОЩТА

(532) Субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са приведени в действие, без да е отправено уведомление.

(533) Както беше посочено по-горе, в коментарите си Франция е посочила, че според нея всички летища с по-малко от един милион пътници годишно трябва да се разглеждат като изпълняващи услуга от общ икономически интерес и следователно, че финансирането, което им е предоставено, не следва да се разглежда като държавна помощ или че то трябва да бъде обявено за съвместимо с вътрешния пазар и да бъде освободено от задължение за уведомяване в съответствие с разпоредбите на решението за УОИИ от 2005 г.

(534) Както вече беше установено обаче, Комисията счита, че въз основа на данните от досието управлението на летище Pau не може да се разглежда като действителна услуга от общ икономически интерес. Поради това субсидиите от 2004 и 2009 г. не могат да се ползват от освобождаване от задължението за уведомяване, посочено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, въз основа на решението за УОИИ от 2005 г.

(535) Освен това, както вече беше посочено, тези субсидии не произтичат от механизъм за компенсации, който е бил установен обективно, прозрачно и предварително, т.е. когато публичните органи са възложили на CCIPB управлението на летището или по повод на актове за подновяване или уточняване на условията за това управление. Следователно субсидиите не изпълняват критерия, определен в член 4, буква г) от решението за УОИИ, съгласно който в акта или актовете, с които се възлага управлението на дадена услуга от общ икономически интерес, трябва да се посочват параметрите за изчисляване, контролиране и преглед на компенсацията. Това е втора причина, поради която субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. не могат да се ползват от освобождаване от задължението за уведомяване, посочено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, въз основа на решението за УОИИ от 2005 г.

(536) С оглед на гореизложеното субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. представляват неправомерна помощ.

8.2.3. СЪВМЕСТИМОСТ С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

(537) Както вече беше обяснено, субсидиите за оборудване, предоставени през 2004 и 2009 г., са намалили разходите за инвестиции, които при нормални условия би направила CCIPB. Следователно те представляват инвестиционна помощ. Освен това са били предоставени пред 4 април 2014 г. — датата, на която са влезли в сила новите насоки. Според новите насоки за неправомерните инвестиционни помощи, предоставени на летища, Комисията прилага правилата, които са били в сила към датата на предоставянето им ([131]).

(538) Що се отнася до субсидията от 2009 г., към момента на нейното предоставяне в сила са били насоките от 2005 г. и следователно трябва да се прилага този текст. За сметка на това субсидията от 2004 г. е предоставена преди влизането в сила на насоките от 2005 г., когато не е съществувал конкретен критерий за съвместимост за инвестиционната помощ в полза на летища. Следователно Комисията трябва да оцени тази субсидия директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, като вземе предвид практиката си за вземане на решения по този въпрос. Следва да се отбележи, че практиката за вземане на решения на Комисията, що се отнася до съвместимостта на помощта, отпусната на управляващи летища органи, е консолидирана от насоките от 2005 г. Поради това Комисията счита, че съвместимостта с вътрешния пазар на субсидията от 2004 г. следва да се оценява според критериите, определени в насоките от 2005 г.

(539) Поради това и въз основа на насоките от 2005 г. ([132]) Комисията анализира субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. съгласно следните критерии:

— изграждането и експлоатацията на инфраструктурата са в съответствие с ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.),

— инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел,

— инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, особено по отношение на използване на съществуващата инфраструктура,

([131]) Новите насоки, точка 173.
([132]) Точка 61.

— всички потенциални потребители имат равен и недискриминационен достъп до нея,

— развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.

(540) Също така, освен необходимостта от изпълнение на критериите, посочени в съображение 539, държавната помощ за летища, както и всяка друга държавна помощ, трябва да е необходима и пропорционална за постигане на поставената цел, за да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. Следователно в допълнение към горепосочените критерии от насоките от 2005 г. Комисията ще разгледа и изпълнението на тези критерии за необходимост и пропорционалност.

(541) В началото Комисията отбелязва, че съгласно насоките от 2005 г. признатите разходи за инвестиционна помощ в полза на дадено летище трябва да се ограничават до разходите за инвестиции, свързани изцяло с летищната инфраструктура (писти, терминали, хангари и др.) или с пряка поддръжка (пожарогасително оборудване, съоръжения за сигурност и безопасност). За сметка на това от признатите разходи трябва да се изключат такива, свързани с търговските дейности, които не са свързани пряко с основните дейности на летището, като например строителство, финансиране, използване и отдаване под наем на земя и сгради, не само за офиси и складове, но също така и за хотели и индустриални предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги.

(542) Субсидията от 2004 г. е била използвана изцяло за финансиране на строителните работи по пътеката за рулиране. Всички разходи за инвестицията за тези работи са били допустими като инвестиционна помощ съгласно насоките от 2005 г., тъй като пътеката за рулиране е летищна инфраструктура. Що се отнася до субсидията от 2009 г., тя е предоставенам за да спомогне за финансирането на поредица инвестиции, свързани с пистата и светлинната сигнализация, както и за малка част от общите инвестиционни разходи ([133]) за разширяване на паркинга за автомобили. Пистата и светлинната сигнализация са част от летищната инфраструктура. Следователно разходите за инвестиции, свързани с тази инфраструктура са допустими. За сметка на това разходите, свързани с паркинга за автомобили, трябва да се изключат от допустимите разходи, тъй като паркингът за автомобили не е част от летищната инфраструктура. Общият размер на субсидията от 2009 г., който е 4,1 млн. EUR, не превишава общата сума на допустимите разходи за пистата и светлинната сигнализация, която възлиза на 4,7 млн. EUR. Следователно субсидията от 2009 г. е послужила за финансиране единствено на допустими разходи ([134]).

(543) Субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. (общият размер на всяка от които възлиза съответно на 1,6 и 4,1 млн. EUR) не превишават така изчислените за тези две субсидии допустими разходи (съответно 2,6 и 4,7 млн. EUR), но водят до висок интензитет на помощта (съответно 62 % и 88 %).

8.2.3.1. ***Ясно определена цел от общ интерес***

(544) Субсидията от 2004 г. е била използвана за финансиране на строителните работи по пътеката за рулиране, за да бъде приведена в съответствие със стандартите и да се даде възможност за по-добро преминаване на трафика, с което да се отговори на изискванията на търговския трафик.

(545) Що се отнася до допустимите инвестиции, финансирани със субсидията за оборудване от 2009 г., те са били за работи по реконструкция на пистата и светлинната сигнализация, необходими за да може летището да поддържа потенциала си за приемане на самолети и да получи сертифициране, за да продължи да приема самолети от среден клас с капацитет от 200 до 250 места. Действително светлинната сигнализация от категория III, монтирана през 1992 — 1993 г., и настилката на зоните за маневриране, нанесена през 1990 г., са имали нужда, от една страна, от реконструкция, предвид възрастта си (срокът на годност обикновено е от порядъка на 10 до 15 години), а от друга страна — от привеждане в съответствие със стандартите. Такова привеждане в съответствие със стандартите е било необходимо, тъй като характеристиките, наложени с постановлението относно условията за типово одобрение и за експлоатация на летищата, и по-специално относно системата за точен подход насочване от категория 3, са могли в близко бъдеще да доведат до оттегляне на сертификацията на летището.

(546) Следователно нито субсидията от 2004 г., нито тази от 2009 г. са довели до значително увеличаване на капацитета. С тях са се финансирали основно работи по реконструкция и привеждане в съответствие със стандартите, за да се поддържа инфраструктурата в добро състояние за приемане на същите видове самолети и обем на трафика, каквито е приемало дотогава, както и за подобряване на функционирането на летището в пикови периоди.

([133]) По-малко от 10 % от общите разходи за инвестицията (вж. таблица 4 и бележка под линия 1).
([134]) Вж. решение на Комисията по дело SA.38168, *Croatia — Dubrovnik Airport Development*, точки 10 и 28.

(547) Летище Pau приема значителен бизнес трафик, който представлява между 60 % и 70 % от общия трафик. Този трафик е свързан с наличието на многобройни предприятия в Pau и околностите. Във връзка с това Франция е посочила, че басейнът на Pau представлява третият икономически център на Grand Sud-Ouest, заедно с басейна на Lacq и на Oloron. В Pau се намират международните и регионалните седалища на различни големи предприятия, както и изследователски и производствени центрове. Липсата на летище в Pau или значително намаляване на потенциала му за приемане на самолети биха могли да навредят на тази икономическа дейност, доколкото лицата, пътуващи с цел бизнес, обикновено искат да сведат до минимум времето си за пътуване, по-специално за да осъществят отиване и връщане в рамките на един ден. По този начин фактът, че за полети с бизнес цел до или от Pau ще трябва да се използва летище Tarbes, което не се намира в непосредствена близост до града, би могъл да се разглежда като недостатък за многобройните предприятия.

(548) Освен това летище Pau приема сериозен туристически поток, свързан по-специалност с близостта на Пиренеите и техните курорти за зимни спортове. Посочени от CCIPB проучвания показват по-специално, че пътниците само на компанията Ryanair — основно туристи — са похарчили по време на престоя си в района на Pau обща сума в размер на 8 млн. EUR през 2005 г. и 56 млн. EUR през 2010 г.

(549) Поради тези различни причини субсидиите за оборудване, предоставени от CCIPB през 2004 и 2009 г., са допринесли за икономическото развитие на Pau и региона поради значението на това летище за туризма и за икономическата дейност като цяло.

(550) Субсидиите са допринесли също и за достъпността на региона, по-специално за туристите и за лицата, пътуващи с цел бизнес. Във връзка с това следва да се отбележи, че летище Pau е отдалечено на 50 km от летище Tarbes и на 100 km от това на Biarritz. Следователно, като се има предвид разстоянието между летище Biarritz и летище Pau, съществува малка вероятност първото да се разглежда като действителна алтернатива на второто от пътуващи, за които е важен факторът време, а именно от лицата, пътуващи с цел бизнес.

(551) Освен това, както изглежда, трафикът на тези три летища е доста различен:

— Pau се характеризира най-вече със значителен бизнес трафик, което е видно от относително високия дял на националния трафик, осъществен от Air France и Régional, в общия им трафик,

— Biarritz се характеризира със значителен туристически трафик, насочен към атлантическото крайбрежие и границата с Испания и се отличава със съществен сезонен трафик през лятото, както и значителен „нискотарифен“ трафик,

— Tarbes е преди всичко пазарна „ниша“, свързана с религиозния обект Lourdes, и се характеризира със значителен нередовен (чартърен) международен трафик. Всичко това се илюстрира от факта, че трафикът на това летище остава близко до 400 000 пътници годишно за целия период 2001 — 2011 г., с изключение на 2008 г., когато достига пик от 678 000 пътници, което е свързано с юбилейна за Lourdes година.

(552) Тези данни предполагат, че отделните летища обслужват относително диференцирани сегменти от пазара и следователно могат само отчасти да служат като заместител едно на друго. Фактите се потвърждават и от прегледа на статистическите данни за трафика, представени по-подробно в съображения 567 — 572 при анализа на степента на нарушаването на конкуренцията, причинено от помощта. Следователно инвестиционна помощ, която позволява поддържането на летище Pau в добро състояние, е от полза до известна степен за достъпността на региона, тъй като спестява на пътниците и на авиокомпаниите необходимостта да избират не толкова добра алтернатива.

(553) Освен това до Pau няма високоскоростна железопътна линия (TGV) като най-близката, която преминава през Bordeaux, е на около час и 40 минути път с кола. Следователно за повечето дестинации, които са достъпни с кратък полет от летище Pau, използването на TGV като алтернативно транспортно средство може да доведе до значително повече време за пътуване и следователно е доста по-неблагоприятна алтернатива. Що се отнася до най-близките испански летища, те са на най-малко два часа път с кола и следователно е малко вероятно да представляват за повечето пътници действителна алтернатива на летище Pau.

(554) Така става ясно, че въпреки наличието на транспортни средства, алтернативни на въздушния транспорт от летище Pau, и въпреки близостта на летище Tarbes, субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са допринесли за подобряване на достъпността на региона, както и за икономическото развитие като цяло.

8.2.3.2. ***Инфраструктурата е необходима и пропорционална за определената цел***

(555) Както беше посочено в съображение 546, строителните работи, финансирани със субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г., не са довели до значително увеличаване на капацитета, а са имали за цел единствено поддържане на инфраструктурата в състояние да приема трафика, който летището е приемал дотогава, както и да се справя по-добре с пиковите периоди.

(556) Следователно тези инвестиции не са надхвърляли това, което е било необходимо за летището, за да може да продължи да приема трафика, който е приемало дотогава, при добри условия, включително и в пикови периоди. Поради това тези инвестиции са били необходими и пропорционални за определената цел.

8.2.3.3. ***Инфраструктурата предлага задоволителни средносрочни перспективи за използване***

(557) Следва да се отбележи, че в периода 2000 — 2009 г. трафикът на летище Pau се е колебаел между около 580 000 и 820 000 пътници годишно с максимум от 820 000, достигнат през 2008 г. За периода 2000 — 2009 г. единствената година, през която трафикът е бил под 600 000 пътници, е 2002 г. През тази година обаче е било достигнато близко до този праг ниво (580 000). Предвид този доста неравномерен трафик, но въпреки това почти през цялото време над 600 000 пътници годишно, както и предвид стабилното присъствие на Air France — превозвач, който генерира основната част от трафика, както и значителен бизнес трафик, CCIPB е могла следователно да разчита, както през 2004 г., така и през 2009 г., на сериозни перспективи за използване, които да са поне равни на базовата дейност на летището, а именно 600 000 пътници годишно.

(558) Естеството на тези перспективи би могло да обоснове инвестиции, които имат за цел поддържане на инфраструктурата в състояние за приемане на трафика, който е приемала дотогава, и за по-добро справяне с пиковите периоди, без това все пак да води до значително увеличаване на капацитета. Във връзка с това следва да се отбележи, че строителните работи по пътеката за рулиране, финансирани със субсидията от 2004 г., са имали за цел привеждане в съответствие със стандартите, за да може да се управляват по-добре пиковите периоди. Освен това, що се отнася до строителните работи по реконструкция на пистата и светлинната сигнализация, осъществени през 2009 г., става дума за реконструкция в същия вид, тъй като не е имало нито увеличаване на носещата способност на зоните, нито удължаване на пистата за приемане на по-големи въздухоплавателни средства, нито подобрение на минималните оперативни изисквания в условия на лоша видимост. Срокът на използване на това оборудване е от порядъка на 10 — 15 години, а съществуващото такова е било изградено между 16 и 19 години по-рано. Следователно субсидията за оборудване от 2009 г. е била предназначена единствено за подновяване на инвестиции, които са били достигнали края на срока на икономическата си годност.

(559) В заключение обновената инфраструктура следователно е предлагала задоволителни средносрочни перспективи за използване, когато е била предоставена субсидията за оборудване.

8.2.3.4. ***Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата***

(560) Летище Pau е отворено за различните авиокомпании, които желаят да го използват, без някакво специално ограничение. Достъпът до тази инфраструктура се предлага по равен и недискриминационен начин по смисъла на насоките от 2005 г.

8.2.3.5. ***Липса на неблагоприятно засягане на търговията до степен, която противоречи на общия интерес***

(561) Както вече беше посочено, летище Pau е отдалечено на 50 km от летище Tarbes и на 100 km от летище Biarritz. Предвид разстоянието до летище Pau, за летище Biarritz съществува малка вероятност да бъде разглеждано като действителна алтернатива на първото от значителна част от пътуващите. Следователно за него е малко вероятно да е засегнато в значителна степен от получената от летище Pau помощ.

(562) За сметка на това летище Tarbes се намира относително близо до летище Pau — на разстояние 50 km и на по-малко от 40 минути път с кола. Следователно на пръв поглед неговата дейност би могла да е засегната по начин, който не може да бъде пренебрегван, вследствие на субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г.

(563) Няколко факта обаче опровергават това мнение. На първо място летище Pau е старо летище, което приема редовни полети от няколко десетилетия. Субсидиите за оборудване, които са предмет на настоящото разследване, са конкретна помощ, доста отдалечена във времето и ограничена по същество да финансирането на работи, необходими за поддържане на инфраструктурата в състояние за приемане на трафика, който е приемала и дотогава. Субсидиите не са били използвани за финансиране на значително увеличаване на капацитета. По този начин основното отражение от въпросните субсидии за оборудване върху летище Tarbes е това, че са послужили за поддържане в работно състояние едно относително близко и съществуващо отдавна летище, доколкото при отсъствието на тези субсидии летище Pau е нямало да може да продължи дейността си или само при влошени условия. Тези субсидии обаче не са довели до създаване на нов капацитет, който да конкурира летище Tarbes.

(564) Освен това въпросните субсидии за оборудване не са оперативна помощ, с която се финансира хронична загуба от експлоатацията. Впрочем такава оперативна помощ не е определена в рамките на настоящия случай, при който се разглежда единствено инвестиционната помощ.

(565) Освен това, както вече беше посочено, летищата Pau и Tarbes обслужват доста добре разграничени пазарни сегменти. Трафикът на Tarbes се състои основно от чартърни полети, ориентирани най-вече към религиозния обект Lourdes и включващи значителна част международни полети ([135]).

(566) За разлика от летище Tarbes това на Pau се характеризира най-вече с бизнес трафик, което е видно от относително високия дял на националния трафик, осъществен от Air France и Régional, в общия им трафик, свързан по-специално с маршрута Pau — Paris. В действителност, както е посочено в съображение 547, бизнес трафикът представлява между 60 % и 70 % от общия трафик на летище Pau, тъй като Pau е третият по големина икономически център на Grand Sud-Ouest, заедно с басейна на Lacq и на Oloron. Така летищата Pau и Tarbes са ориентирани към различни пазарни сегменти. Следователно затваряне на летище Pau или влошаване на условията му на работа не би се изразило непременно в автоматично пренасочване на трафика към летище Tarbes и обратно.

(567) Сравнителният преглед на развитието на трафика на летищата Pau, Tarbes и Biarritz, представен в таблица 14, показва, че промените в трафика на тези летища не са в ясна взаимозависимост:

([135]) Според уебсайта на летището: „При средно 400 000 до 450 000 пътници годишно това е второто по големина летище в района на Midi-Pyrénées. То се характеризира с основна дейност, свързана с чартърни полети, поради непосредствената близост на Cité Mariale de Lourdes. Всяка година се обслужват повече от 80 дестинации в Европа и в целия свят от около 50 различни авиокомпании.“ Виж: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Таблица 14

Сравнително развитие на трафика на летищата Pau, Biarritz и Tarbes в хиляди пътници

Летище	Вид трафик	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Tarbes	Национален трафик, без нискотарифни полети	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Трафик на Ryanair	1							1	13	7	41
	Други нискотарифни и чартърни полети	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Общо	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Национален трафик, без нискотарифни полети	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Трафик на Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Други нискотарифни полети					1	25	33	25	11	5	9
	Чартърни полети	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Общо	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Национален трафик, без нискотарифни полети	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Трафик на Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Други нискотарифни полети					6	6	12	170	176	186	195
	Чартърни полети	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Общо	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) От тази таблица става ясно например, че разкриването през 2003 г. на маршрути на Ryanair от летище Pau не е имало отражение върху трафика на обслужваните полети на Biarritz. Още повече, че според Франция прекратяването на маршрутите на Ryanair от летище Pau също не е довело до значимо пренасочване към Biarritz.

(569) От друга страна от горната таблица става ясно, че увеличаването на трафика от 585 000 на 761 000 пътници годишно, наблюдавано на летище Pau между 2002 и 2007 г., не е довело до забележимо намаляване на трафика на летище Tarbes, който остава на стабилно ниво от около 400 000 пътници годишно. Нещо повече, закриването на маршрутите на Ryanair от летище Pau не е довело през 2011 г. до пропорционално или значително пренасочване към летище Tarbes.

(570) И накрая, след предоставянето на разглежданите субсидии за оборудване не е имало забележими премествания на авиокомпании, напускащи Tarbes заради Pau или закриващи маршрути от летище Tarbes, за да открият маршрути към същите дестинации от летище Pau. Вместо това се наблюдава, че Air France, която генерира значителна част от трафика на летище Pau, присъства едновременно и на двете летища. Ryanair от своя страна също е присъствала едновременно на двете летища преди да напусне Pau и да остане на Tarbes.

(571) От тези наблюдения не може да се направи извод, че като са дали възможност за запазване в добро работно състояние на летище Pau, субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. не са имали никакво отражение върху летище Tarbes. Близостта на двете летища подсказва, че такова отражение сигурно е имало, в смисъл че на летище Tarbes би могло да има по-голям трафик, ако субсидиите за оборудване не са били предоставени и ако впоследствие дейността на летище Pau е трябвало да бъде намалена или напълно прекратена. Горепосочените наблюдения показват просто, че няма очевидна взаимозависимост между дейността на двете летища, което потвърждава заключението, според което двете летища са неподходящи заместители едно спрямо друго, че са ориентирани към различни пазарни сегменти и че следователно въпросните субсидии са имали ограничено въздействие върху конкуренцията между съседните летища.

(572) Като се вземат предвид всички тези положителни и отрицателни аспекти, произтичащи най-общо от разглежданите субсидии, Комисията счита, че субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. не са засегнали търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

8.2.3.6. ***Необходимост и пропорционалност на помощта***

(573) Както беше посочено в съображение 543, субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. имат висок интензитет, равен съответно на 62 % и 88 %. Наличните данни все пак показват, че тази помощ може да се разглежда като необходима и пропорционална, в смисъл че без нея ССІРВ не би могла да финансира съответните инвестиции и не би била в състояние да предостави вноска, която да бъде чувствително по-голяма от тази, която е предоставила.

(574) На следващата таблица е представено обобщение на финансовия резултат на летище Pau за периода 2000 — 2012, както и капацитетът му за самофинансиране (КСФ). Този капацитет представлява сумата на нетния резултат и на разходите, които не създават парични потоци (основно отчисления за амортизация и провизии за рискове и тежести). КСФ представлява сумите, генерирани от дейността на дадено предприятие, които са на разположение за финансиране на инвестиции, оперативните средства на предприятието, изплащането на заеми, спестяванията или изплатените дивиденти към акционерите.

Таблица 15

Нетен резултат и капацитет за самофинансиране на летище Pau

(в хиляди EUR)

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетен счетоводен резултат	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(в хиляди EUR)

Година	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
КСФ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Източник: документи, предоставени от Франция

(575) От тази таблица става ясно, че между 2003 и 2011 г. включително летището непрекъснато е натрупвало загуби. През 2009 г. загубите са достигнали почти 1 млн. EUR. Освен това за този период КСФ е варирал между […] и […] EUR годишно. През 2005 г., която е годината на плащането на субсидията за оборудване от 2004 г., КСФ е бил едва […] EUR, т.е. много малко в сравнение с разходите за извършените по пътеката за рулиране строителни работи (2,6 млн. EUR). През 2009 и 2010 г. — годините на плащането на субсидията за оборудване от 2009 г. — КСФ е бил съответно […] и […] EUR. Дори и допълнени тези две суми са много по-малки от разходите за ремонтиране на пистата и на светлинната сигнализация (4,7 млн. EUR). Следователно получаваните от дейността на летището средства са били недостатъчни, за да могат да допринесат в значителна степен за финансирането на тези инвестиции.

(576) Наличните данни показват, че бюджетният резултат на летището след инвестициите, но преди плащането на субсидиите за оборудване, е бил […] EUR през 2005 г., годината на изпълнението на строителните работи по пътеката за рулиране, и […] EUR през 2009 г., годината на изпълнение на основната част от строителните работи по реконструкция на пистата и светлинната сигнализация. Тези данни трябва да се сравнят с нетните резултати на летището след получаването на субсидиите, а именно […] EUR през 2005 г. и […] EUR през 2009 г. По този начин финансирането на всички или дори само на съществена част от въпросните инвестиции със собствени средства на летището би увеличило твърде много неговите загуби, които вече са били значителни.

(577) От друга страна, предвид реализираните загуби за продължителен период, е малко вероятно CCIPB да е била в състояние да финансира значителна част от въпросните инвестиции чрез увеличаване на задлъжнялостта си, която е била около […] EUR през 2005 г. и […] EUR през 2009 г.

(578) Следователно субсидиите от 2004 и 2009 г. са били необходими за изпълнението на инвестициите, които са се финансирали с тях. С други думи те са имали стимулиращ ефект, тъй като CCIPB не би могла да предприеме тези инвестиции без въпросните субсидии. Освен това те отговарят на принципа за пропорционалност, тъй като CCIPB не би могла да увеличи в значителна степен своя принос във финансирането на тези инвестиции.

8.2.3.7. ***Заключение относно субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г.***

(579) Въз основа на обясненията в съображения 537 — 578 причини Комисията счита, че субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са съвместима с вътрешния пазар помощ въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(580) Това заключение се основава на критериите, определени в насоките от 2005 г. относно инвестиционната помощ в полза на летища. То по никакъв начин не засяга всяка оценка на евентуална бъдеща инвестиционна помощ в полза на летище Pau, която Комисията би могла да направи в бъдеще въз основа на новите насоки.

9. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(581) Въз основа на гореизложеното Комисията потвърждава, че Франция неправомерно е предоставила субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз ([136]). При все това субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г. са помощ, съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(582) Посочените в първите два реда от таблица 3 субсидии, с които са финансирани държавните функции, не представляват държавна помощ.

(583) Останалите субсидии, посочени в таблица 3, са били предоставени на управляващия летище Pau орган преди 12 декември 2000 г. Следователно настоящото решение не се отнася за тях ([137]).

([136]) Вж. съображение 536.
([137]) Вж. съображения 489 — 490.

(584) Освен това Комисията потвърждава, че отделните договори за летищно обслужване и за маркетингови услуги, сключени между CCIPB и Ryanair, AMS и Transavia, които са предмет на официалната процедура по разследване, включват предоставянето на държавна помощ, което е направено в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, и тази помощ е несъвместима с вътрешния пазар.

Възстановяване

(585) Съгласно установената съдебна практика, когато Комисията установи, че дадена помощ е несъвместима с вътрешния пазар, тя е компетентна да задължи съответната държава членка да отмени или измени тази помощ ([138]).

(586) Съгласно член 14 от Регламент (ЕО) №[o]659/1999 на Съвета ([139]) „когато 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.“ Съгласно установената съдебна практика когато Комисията установи, че дадена помощ е несъвместима с вътрешния пазар, целта на наложеното на държавата задължение е да се възстанови съществувалото преди това положение ([140]). 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 ([141]).

(587) В конкретния случай е ясно, че няма общ принцип на правото на Съюза, който да противоречи на възстановяването на установената в рамките на настоящото решение неправомерна помощ. По-специално нито Франция, нито третите заинтересовани страни са предоставили доводи в този смисъл.

(588) Следователно Франция трябва да вземе всички необходими мерки, за възстановяване от Ryanair, AMS и Transavia на предоставените неправомерно помощи посредством разглежданите договори.

(589) Сумите на помощта, които следва да бъдат възстановени по всеки договор и допълнително споразумение, се определят по следния начин. Всяка от разглежданите сделки (състояща се според случая от договор за летищно обслужване или договор за маркетингови услуги) следва да се разглежда като довела до сума на годишна помощ ([142]) за всяка година, през която договорите, които съставляват сделката, са се изпълнявали. Всяка от тези суми се изчислява въз основа на отрицателната част от прогнозирания към момента на сключването на сделката допълнителен паричен поток (приходи минус разходи), посочен в таблици 7 — 12. В действителност 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 нетната настояща стойност на договора положителна, или казано с други думи — той да бъде в съответствие с принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(590) За да се вземе под внимание действителното предимство, получено от авиокомпанията и нейните дъщерни дружества при изпълнението на договорите, 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 авиокомпанията, като такса за кацане, пътническа такса и за

([138]) Решение на Съда от 12 юли 1973 г. по дело *Комисия/Германия* (C-70/72, Rec. 1973 г., стр. 00813) точка 13.

([139]) Регламент (ЕО) № 659/99 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).

([140]) Решение на Съда от 14 септември 1994 г. по дело Испания/Комисия (C-278/92, C-279/92 и C- 280/92), Rec. 1994, стр. I-4103), точка 75.

([141]) Решение на Съда от 17 юни 1999 г. по дело Белгия/Комисия (C-75/97, Rec. 1999, стр. I-03671), точки 64-65.

([142]) Както беше обяснено в анализа за наличието на икономическо предимство в отделните договори, помощта е резултат от двупосочни потоци между CCIPB и Ryanair или Ryanair/AMS. Тези потоци имат различна честота и за някои договори са постоянни или имат честота на плащане, която не може да бъде предвидена с точност при сключването на договорите. Това важи за плащането на летищните такси. Следователно, за да се анализира наличието на икономическо предимство, от значение са прогнозните допълнителни потоци. От бизнес плана Transavia и от предложените възстановки на допълнителните бизнес планове, предоставени от Франция, става ясно, че практиката на разумен оператор в условията на пазарна икономика в настоящия случай би се състояла в определяне на годишна база на прогнозните допълнителни потоци, свързани с отделните договори. Следователно е логично сумите на помощта, получени в резултат на отделните договори, също да се определят на годишна база. Всъщност тези суми съответстват на сумите, които по време на договарянето на отделните договори оператор в условията на пазарна икономика би поискал да му бъдат плащани от Ryanair/AMS в допълнение към летищните такси и таксите за наземно обслужване, при равни други условия (по-специално плащанията за маркетинг), за да се постигне рентабилност на договора.

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 таблици 7 — 12, и ii) разликата между, от една страна, установените впоследствие действителни плащания за маркетинг, извършени в полза на авиокомпанията и на нейните дъщерни дружества в изпълнение на договора за маркетингови услуги, и от друга страна, съответстващите им прогнозни разходи за маркетинг (предварителни), както са посочени в таблици 7 — 12.

(591) Освен това Комисията счита, че действителното предимство, получено от авиокомпанията, е ограничено до ефективната продължителност на съответния договор. Всъщност след прекратяването на всеки договор Ryanair/AMS не е получавала суми по тези договори и не се е ползвала от достъп до летищната инфраструктура и до услугите по наземно обслужване в изпълнение на същите договори. Следователно сумите на помощта, изчислени както е посочено по-долу и свързани с даден договор, са сведени до нула за годините, през които изпълнението на договора е преустановено (по-специално поради предсрочно прекратяване по взаимно съгласие на страните).

(592) Следователно сумите на помощта, които да бъдат възстановени от Ryanair и AMS за някои договори, чийто срок не е изтекъл докрай, трябва да бъдат сведени до нула за периода от датата на действителното прекратяване на договора до датата на изтичане на срока, предвидена при сключването на договора Тази забележка се отнася за договорите от 28 януари 2003 г., 30 юни 2005 г. и 25 септември 2007 г., както и за двете допълнителни споразумения към последните два договора.

(593) В таблица 16 е представена съответната информация за сумите, въз основа на които са изчислени сумите за възстановяване. Тези суми се състоят от отрицателните части на допълнителни парични потоци (приходи минус разходи), определени в рамките на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, с намаления за договорите на Ryanair и на AMS за годините, през които не е настъпил падежът им ([143]).

([143]) Що се отнася до договора във връзка с маршрута Pau—-Лондон от 28 януари 2003 г., като се има предвид, че неговият действителен срок на изтичане е 30 юни 2005 г., сумите на получената помощ в изпълнение на договора са нулеви за 2006 и 2008 година включително. За 2005 г. сумата на помощта съответства на отрицателната част на прогнозния допълнителен паричен поток, изчислен за 2005 г., коригиран с коефициент, отговарящ на частта от 2005 г., по време на която договорът действително се е прилагал. Същата логика е приложена и за договорите от 30 юни 2005 г., чието изпълнение е действително преустановено от 1 януари 2009 г.(поради допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г.). Тази логика е приложена и към същото това допълнително споразумение от 16 юни 2009 г., към договора от 25 септември 2007 г. и към допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г., което го изменя, чието изпълнение е действително преустановено на 30 март 2010 г. — датата на влизане в сила на новия договор във връзка с маршрутите до Лондон, Charleroi и Beauvais. Въпреки това сумите в таблица 16 могат да се коригират, за да се изчислят сумите за възстановяване, вж. съображение 589.

Таблица 16

Информация за сумите за възстановяване

(в EUR)

Наименование на получателя	Договори	Индикативен размер на помощта, получена в изпълнение на отделните договори (EUR) ([1])									Индикативна сума на помощта за възстановяване (Главница)
		2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	
Ryanair	Лондон — 28 януари 2003 г.	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Лондон — 30 юни 2005 г.			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Допълнително споразумение от 16 юни 2009 г. към договора от 30 юни 2005 г. (Лондон)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi — 25 септември 2007 г.					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Допълнително споразумение от 16 юни 2009 г. към договора от 25 септември 2007 г. (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol — 17 и 31 март 2008 г.						[0-99 999]				
	Bristol — 16 юни 2009 г.							[0-99 999]			
	Лондон, Charleroi & Beauvais — 28 януари 2010 г.								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Общо (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000-2 199 999]
Transavia	Amsterdam — 23 януари 2006 г.				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

([1]) По отношение на изчисляването на лихвата се приема, че предоставянето на помощта е станало на 31 декември съответната година. Вж. съображение 597.

(594) Както беше обяснено в съображение 290, 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, следва да се разглеждат като съставляващи една-единствена сделка между този субект и CCIPB. Поради това Комисията счита, че Ryanair и AMS са солидарно отговорни за цялостното възстановяване на помощта, получена по договорите, сключени от 2005 до 2010 г., с индикативен размер от [1 500 000—2 199 999] EUR като капитал. За разлика от това единствено Ryanair е отговорна за възстановяването на помощта, произтичаща от договора от 28 януари 2003 г., с индикативен размер от [300 000 — 599 999] EUR като капитал, тъй като единствено този договор е сключен пряко между CCIPB и Ryanair, без AMS да участва в сделката.

(595) Действително платената помощ в периода 2006 — 2009 г. по договора за летищно обслужване и за маркетинг, сключен на 26 януари 2006 г. между CCIPB и Transavia, е в размер на [300 000 — 599 999] EUR.

(596) Френските органи следва да си възстановят посочените суми в срок от 4 месеца, считано от датата на уведомлението за настоящото решение.

(597) 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 ([144]), в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([145]). 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.

(598) Съгласно съдебната практика, в случай че дадена държава членка е изправена пред непреодолими 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 ([146]) на ДФЕС.

(599) 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. Държавната помощ, предоставената неправомерно от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз в полза на Ryanair по силата на договора за летищно обслужване и за маркетингови услуги, сключен на 28 януари 2003 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Ryanair във връзка с маршрута Pau — London Stansted, е несъвместима с вътрешния пазар.

2. Следните мерки, които съдържат държавна помощ и са предоставени неправомерно от Франция в полза едновременно на Ryanair и Airport Marketing Services в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, са несъвместими с вътрешния пазар:

а) договорът за летищно обслужване, сключен на 30 юни 2005 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Ryanair, и договорът за маркетингови услуги, сключен в същия ден от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services във връзка с маршрута Pau — London Stansted;

б) допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към договора за маркетингови услуги, сключен на 30 юни 2005 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services във връзка с маршрута Pau — London Stansted;

в) писмото на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn до Ryanair от 25 септември 2007 г., с което за маршрута Pau — Charleroi се прилагат условията на договора за летищно обслужване, сключен на 30 юни 2005 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services, и на договора за маркетингови услуги, сключен в същия ден от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services;

([144]) Вж. член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/1999 (посочен по-горе).

([145]) 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).

([146]) Вж. Решение на Съда по дело C-94/87, Комисия/Федерална република Германия, Recueil, 1989 г., стр. 175, точка 9, както и Решение на Съда по дело C-348/93, Комисия/Република Италия, Recueil 1995 г., стр. I-673, точка 17.

г) допълнителното споразумение от 16 юни 2009 г. към договора за маркетингови услуги, сключен на 25 септември 2007 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services;

д) писмото на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn до Ryanair от 17 март 2008 г., с което за маршрута Pau — Bristol се прилагат условията на договора за летищно обслужване, сключен на 30 юни 2005 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Ryanair, и на договора за маркетингови услуги, сключен на 31 март 2008 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services във връзка със същия маршрут;

е) писмото на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn до Ryanair от 16 юни 2009 г., с което за маршрута Pau — Bristol се прилагат условията на договора за летищно обслужване, сключен на 30 юни 2005 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Ryanair, и на договора за маркетингови услуги, сключен в същия ден от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services във връзка със същия маршрут;

ж) договорът за маркетингови услуги, сключен на 28 януари 2010 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Airport Marketing Services във връзка с маршрутите Pau—Лондон, Pau — Charleroi и Pau — Beauvais, както и установеният „мълчалив“ договор за летищно обслужване ([147]).

3. Държавната помощ, предоставена неправомерно от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз в полза на Transavia по силата на договора за летищно обслужване и за маркетингови услуги, сключен на 23 януари 2006 г. от Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn с Transavia, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Субсидиите за оборудване от 2004 и 2009 г., приведени в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn в размер на 5,8 млн. EUR, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и са предоставени от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2. Посочената в параграф 1 от настоящия член помощ представлява държавна помощ, която е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

1. Франция следва да възстанови посочената в член 1 помощ от получателите.

2. Сумите, подлежащи на възстановяване, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателите, до датата на действителното им възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и с Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ([148]) за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

4. Франция отменя всички неизвършени плащания на помощта, посочена в член 1, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 4

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

2. Франция следи за това настоящото решение да бъде изпълнено в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

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) изчислението на лихвата, подлежаща на възстановяване;

([147]) Вж. съображение 286.

([148]) 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).

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

г) 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 1. 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