



Брюксел, XXX г.
[...] (2013) XXX draft

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

ПРОЕКТ

Насоки на ЕС относно държавната помощ за летища и авиокомпани

(текст от значение за ЕИП)

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ: ПОЛИТИКАТА ЗА ДЪРЖАВНИТЕ ПОМОЩИ В СЕКТОРА НА АВИАЦИЯТА	3
2.	ПРИЛОЖНО ПОЛЕ	9
3.	НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС	9
3.1.	Понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“	9
3.2.	Използване на държавни ресурси и приписване на държавата	13
3.3.	Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията	14
3.4.	Публично финансиране на летища и прилагане на принципа за оператор в условията на пазарна икономика	15
3.5.	Финансови отношения между летища и авиокомпани	16
3.5.1.	<i>Сравнение с пазарната цена</i>	16
3.5.2.	<i>Ex ante анализ на рентабилността</i>	17
4.	ПУБЛИЧНО ФИНАНСИРАНЕ НА УСЛУГИ ОТ ОБЩ ИКОНОМИЧЕСКИ ИНТЕРЕС	18
4.1.	Определение на услуга от общ икономически интерес в секторите на летищата и въздушния транспорт	19
4.2.	Съвместимост на помощта под формата на компенсация за обществена услуга	21
5.	Съвместимост на помощта съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС	22
5.1.	Помощ за летища	23
5.1.1.	Инвестиционна помощ за летища	23
5.1.2.	Оперативна помощ за летища	29
5.2.	Помощи за започване на стопанска дейност, отпуснати за авиокомпани	31
6.	Помощ със социален характер съгласно член 107, параграф 2, буква а) от ДФЕС	32
7.	Натрупване	32
8.	Заклучителни разпоредби	33
8.1.	Годишно докладване	33
8.2.	Прозрачност	33
8.3.	Мониторинг	33
8.4.	Подходящи мерки	34
8.5.	Прилагане	34
8.6.	Преразглеждане	34
	Приложение I — Определения	36
	Приложение II — Преглед на подхода на политиката за държавна помощ в авиационния сектор	40

1. ВЪВЕДЕНИЕ: ПОЛИТИКАТА ЗА ДЪРЖАВНИТЕ ПОМОЩИ В СЕКТОРА НА АВИАЦИЯТА

1. Като свързва хората и регионите, въздушният транспорт играе жизненоважна роля за интеграцията и конкурентоспособността на Европа, както и за нейното взаимодействие с останалия свят. Въздушният транспорт допринася значително за европейската икономика с над 15 милиона движения с търговска цел годишно, 822 милиона пътници, превозени от и до европейски летища всяка година, 150 авиокомпани, които летят по редовни маршрути, мрежа от над 460 летища и 60 доставчици на аеронавигационни услуги¹. Европейският съюз („ЕС“) се възползва от позицията си на световен авиационен център, като само авиокомпаниите и летищата допринасят с над 140 млрд. евро за brutния вътрешен продукт на ЕС всяка година. В авиационния сектор в ЕС работят около 2,3 милиона души².
2. В стратегията „Европа 2020“ („ЕС 2020“) се подчертава важността на транспортната инфраструктура като част от стратегията за устойчив растеж на ЕС през идното десетилетие. По-специално, в своята бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“³ Комисията подчерта, че вътрешното поемане на външните разходи, отстраняването на неоправданите субсидии, както и свободната и лоялната конкуренция са важна част от усилието да се съгласуват пазарните решения с нуждите на устойчивото развитие.
3. Постепенното изграждане на вътрешния пазар доведе до премахването на всички търговски ограничения за авиокомпани, които извършват полети в ЕС, например по отношение на маршрутите, броя полетите или определянето на тарифите. След либерализирането на въздушния транспорт през 1997⁴ г. секторът се разрасна както никога досега и това допринесе за икономическия растеж и разкриването на работни места. Либерализирането създаде условия за появата на нискотарифни превозвачи („НТП“), които следват нов бизнес модел, основан на бърз самолетоборот и високоефективно използване на въздушната флота. Тази еволюция доведе до огромно увеличение на трафика, като трафикът на LCC нараства с бързи темпове от 2005 г. насам. През 2011 г.

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

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

³ Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144.

⁴ 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.

пазарният дял на нискотарифните авиокомпани (42,4 %) за първи път надхвърли дела на историческите въздушни превозвачи (42,2 %). Тази тенденция продължава през 2012 г. (44,8 % за нискотарифните и 42,4 % за историческите оператори).

4. Макар че все още са предимно публична собственост и се управляват от държавните органи⁵, понастоящем се наблюдава нарастване на участието на частни предприятия в летищата в ЕС. През последното десетилетие бяха създадени нови пазари чрез частична приватизация на някои държавни летища, както и благодарение на конкуренцията за управлението на държавни летища, включително регионални летища⁶.
5. При по-малките летища се наблюдава най-висок дял на държавна собственост⁷ и те най-често разчитат на публична помощ за финансиране на своите дейности. В действителност перспективите за рентабилност пред търговските летища продължават да зависят⁸ в голяма степен от пътничкопотока, като летищата, чийто пътничкопоток е под 1 милион пътници годишно, обикновено трудно покриват своите оперативни разходи. Следователно по-голямата част от регионалните летища са редовно субсидирани от публичните органи.
6. Някои региони все още са слабо достъпни от останалата част на ЕС, а основните центрове са все по-пренатоварени⁹. Независимо от това гъстотата на регионалните летища в определени региони на ЕС доведе до значителен свръхкапацитет на летищна инфраструктура спрямо търсенето от страна на пътниците и нуждите на авиокомпаниите.
7. Ценообразуването в повечето европейски летища обикновено е замислено е като публично достъпна схема от летищни такси въз основа на броя пътници и теглото на въздухоплавателните средства¹⁰. При все това развитието на пазара и присъщата симбиоза между летищата и авиокомпаниите постепенно доведоха до по-голямо разнообразие от търговски практики, включително

⁵ Според Международния съвет на летищата — Европа, през 2010 г. 77 % от летищата са били изцяло държавна собственост, а едва 9 % са били изцяло частна собственост, вж. Международен съвет на летищата — Европа: Доклад, озаглавен „The Ownership of Europe's Airports 2010“ (Собственост върху летищата в Европа — 2010 г.).

⁶ Вж. приложение I за точното определение на термините, използвани в настоящите насоки.

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

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

⁹ Както се припомня в съобщението от 2011 г. относно летищната политика в Европейския съюз, през 2030 г. 13 летища в ЕС ще функционират с пълен капацитет по осем часа дневно всеки ден през годината в сравнение с 2007 г., когато само 5 летища са работили 10 % от времето с пълен или почти пълен капацитет. Вж. Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Летищната политика в Европейския съюз — чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност, от 1 декември 2011 г., COM(2011) 823.

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

дългосрочни договори с диференцирани тарифи, а понякога и със съществени стимули и маркетингова подкрепа, изплащани на авиокомпаниите от летищата и/или местните органи. По-специално, възможно е публични средства, заделени за подпомагане на летищна дейност, да бъдат пренасочени към авиокомпаниите, за да бъде привлечен по-голям търговски трафик, като по този начин се нарушава конкуренцията на пазарите за въздушен транспорт¹¹.

8. В своето съобщение за модернизирането на държавната помощ (МДП) Комисията посочва, че политиката в областта на държавните помощи следва да се съсредоточи върху улесняването на добре замислените помощи, предназначени за отстраняването на пазарни неефективности и за постигането на цели от общ европейски интерес¹², както и за избягването на разхищение на публични средства. При определени условия мерките за държавна помощ наистина могат да коригират пазарна неефективност, като по този начин допринасят за ефективното функциониране на пазарите и за повишаването на конкурентоспособността. Освен това, когато пазарите дават ефективни резултати, но тези резултати се считат за незадоволителни от гледна точка на политиката на сближаване, държавната помощ може да се използва за постигане на желан и по-справедлив пазарен резултат. Държавната помощ обаче може да има отрицателни ефекти, например тя може да наруши конкуренцията между предприятията и да засегне търговията между държавите членки до степен, която противоречи на интересите на ЕС. Поради това контролът над държавната помощ в секторите на летищата и въздушния транспорт следва да насърчи правилното използване на публичните ресурси за политики, ориентирани към растеж, и същевременно да ограничи нарушенията на конкуренцията, които застрашават равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се избегне увеличаването на броя на нерентабилни летища и създаването на свръхкапацитет.
9. Прилагането на правилата за държавна помощ в сектора на летищата и авиацията представлява част от усилията на Комисията, насочени към повишаване на конкурентоспособността и потенциала за растеж на тези два сектора в ЕС¹³. Равнопоставеността между авиокомпаниите и летищата в ЕС е от огромно значение за тези цели, както и за целия вътрешен пазар. Същевременно регионалните летища могат да се окажат важни за местното развитие и за достъпността на определени региони, по-специално в контекста на положителните прогнози за въздушния трафик в ЕС.
10. Като част от общия план за създаване на единно европейско въздушно пространство и като взе под внимание развитието на пазара през 2005 г., Комисията прие Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите,

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

¹² Съобщение на Комисията за модернизиране на държавната помощ (МДП). Брюксел, 8.5.2012 г., COM(2012) 209 final.

¹³ Вж. например горепосоченото съобщение от 2011 г. относно летищната политика в Европейския съюз.

опериращи на регионални летища¹⁴ („насоки за авиацията от 2005 г.“). В тези насоки бяха определени условията, при които някои категории държавни помощи за летища и авиокомпаниии могат да бъдат обявени за съвместими с Договора. Те допълват Насоките за авиацията от 1994¹⁵ г., в които се съдържаха главно разпоредби за реструктурирането на националните превозвачи и за отпускането на социална помощ в полза на европейските граждани.

11. През 2011 г. Комисията започна обществена консултация относно прилагането на тези насоки, чиято цел по-специално бе да се определи дали е необходимо насоките да бъдат преразгледани с оглед на последните развития на пазара. От тази обществена консултация могат да се извлекат три основни заключения:

- голяма част от заинтересованите страни считат, че е необходимо настоящите насоки да бъдат преразгледани с оглед развитието на пазарите. По-специално те подчертават нуждата от повече яснота и активно спазване на приложимите правила;
- налице е ясно желание за по-прозрачни и предвидими правила за финансирането на летищата. Заинтересованите страни считат, че повечето регионални летища не могат да бъдат рентабилни и следва да се възползват от специални правила за държавна помощ;
- заинтересованите страни искат повече насоки във връзка с прилагането на правилата за държавна помощ по отношение на отстъпки или други предимства, предоставяни от регионални летища на определени авиокомпаниии, и считат, че следва да бъдат опростени правилата относно помощта за започване на стопанска дейност.

12. В настоящите нови насоки се отчита новата правна и икономическа ситуация във връзка с публичното финансиране на летища и авиокомпаниии и се посочват условията, при които това публично финансиране представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), а също така и при какви условия помощта може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, ако бъде заключено, че тя представлява държавна помощ. Комисията основава оценката си на своя опит и практика при вземането на решения, както и на своя анализ на настоящите пазарни условия в летищния сектор и въздушния транспорт, без обаче да се засяга нейният подход към други инфраструктури или сектори. По-специално Комисията счита, че самият факт, че даден оператор на летище получава или е получил държавна помощ, не означава автоматично, че авиокомпаниите, които са му клиенти, също са бенефициери на държавни помощи. Ако условията, предложени на една авиокомпания от дадено летище, биха били предложени от търсещ печалба оператор на летище, чиито стимули не са повлияни от публична помощ, т.е. ако по този начин рентабилността на оператора на

¹⁴ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

¹⁵ Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и на член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в авиационния сектор, ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5.

летището постепенно се увеличава¹⁶, не може да се счита, че авиокомпанията получава предимство по смисъла на правилата за държавна помощ.

13. Когато публичната помощ представлява държавна помощ, Комисията счита, че при определени условия могат да се оправдаят някои категории помощ за регионални летища и авиокомпаниите, които използват тези летища, по-специално с цел разработване на нови услуги и допринасяне за достъпността и икономическото развитие на местно равнище. Трябва обаче да бъдат взети предвид нарушенията на конкуренцията на всички засегнати пазари и само държавната помощ, която е необходима за постигането на цел от общ интерес, може да бъде приемлива.
14. В този контекст трябва да се подчертае, че оперативната помощ по принцип представлява форма на помощ, която нарушава конкуренцията в сериозна степен, и може да бъде разрешена само при извънредни обстоятелства. Комисията счита, че летищата и авиокомпаниите обикновено следва да поемат своите оперативни разходи¹⁷. Независимо от това постепенният преход към една нова пазарна обстановка, както е описано в точки 3—7 по-горе, може да оправдае факта, че публичните органи щедро са предоставяли оперативна помощ на операторите на регионални летища преди приемането на настоящите насоки. В този контекст, за да се даде възможност на авиационната промишленост да се приспособи към новата пазарна ситуация, определени категории оперативна помощ за летища и авиокомпаниии все още могат да са оправдани през преходен период. Както е обяснено в точка 5 по-горе, наличните данни и консенсусът в сектора показват наличието на връзка между финансовото състояние на едно летище и равнището на трафика, като финансовите нужди на по-малките летища обикновено са по-големи. Предвид на приноса им към икономическото развитие и териториалното сближаване в ЕС на операторите на по-малки регионални летища следва да се даде време за приспособяване, например като повишат постепенно летищните такси за авиокомпаниите, като въведат мерки за рационализация, като диференцират своите икономически модели или като привличат нови авиокомпаниии и клиенти за запълване на незаети капацитет.
15. В края на този преходен период на летищата вече не трябва да се предоставя оперативна помощ и те следва да финансират своята дейност със собствени средства. Развитието на нов въздушен трафик по принцип следва да се основава на солидна икономическа обосновка. Докато малките летища ще продължават да се ползват от компенсации за непокрити оперативни разходи, свързани с услуги от общ икономически интерес (УОИИ), с цел да се гарантира

¹⁶ Вж. раздел 3.5 от настоящите насоки.

¹⁷ „Оперативните разходи“ на едно летище са разходите за предоставяне на летищни услуги. Сред тях са категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите, администрацията и др., но за целите на настоящите насоки се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и всички други стимули, предоставени на авиокомпаниите от оператора на летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт. Подкрепата за търговска реализация или други стимули, предоставяни на авиокомпаниите от оператор на летище, следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на неговите приходи, като бъдат извадени от приходите, получени от летищни такси.

свързаността на всички региони, съгласно новите правила финансовите пазари следва да осигуряват покритие за оперативни загуби, както във всеки друг сектор. През и след преходния период на авиокомпаниите може да се отпусне помощ за започване на стопанска дейност при спазване на строги условия.

16. Поради това разпределението на летищния капацитет между авиокомпаниите следва постепенно да стане по-ефективно (т.е. съобразено с търсенето), а нуждите на летищата от публично финансиране следва да намалее с нарастването на частните инвестиции в летищата. Ако за даден регион могат да бъдат установени действителна нужда от транспорт и положителни външни ефекти, одобряването на инвестиционна помощ за летищата следва да продължи и след изтичането на преходния период, с максимални интензитети на помощ, гарантиращи равнопоставеност в ЕС.
17. В този контекст с настоящите насоки за авиацията се въвежда нов подход за оценка на съвместимостта на помощ за летища и авиокомпаниите:
 - а) докато в насоките за авиацията от 2005 г. въпросът с инвестиционната помощ оставаше нерешен, в настоящите преработени насоки се определя максимален допустим интензитет на помощ в зависимост от размера на летището. Инвестиционна помощ за големи летища с над 5 милиона пътници годишно не трябва обаче да се обявява за съвместима с вътрешния пазар.
 - б) оперативна помощ за регионални летища може да бъде обявена за съвместима за преходен период от 10 години.
 - в) условията за съвместимост на помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите бяха рационализирани и адаптирани към последните развития на пазара.
18. Комисията предлага балансиран подход, който е неутрален за различните бизнес модели на летищата и авиокомпаниите и с който се вземат под внимание възможностите за растеж на въздушния трафик, необходимостта от регионално развитие и достъпност и положителната роля на модела на нискотарифните превозвачи за развитието на някои регионални летища. Същевременно обаче постепенният преход към пазарно ориентиран подход безспорно е оправдан. Освен в надлежно обосновани и ограничени случаи летищата следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи и публичните инвестиции следва да се използват за финансиране на изграждането на икономически жизнеспособни летища. Следва да се избягват нарушенията на конкуренцията между летищата и авиокомпаниите, както и увеличаването на броя на нерентабилни летища. Този балансиран подход следва да бъде прозрачен и лесен за разбиране и за прилагане.

2. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

19. Настоящите насоки се прилагат към държавните помощи за летища и авиокомпаниите¹⁸. Те ще се прилагат в съответствие с другите политики на ЕС в областта на държавните помощи, другите разпоредби от ДФЕС и законодателството, прието съгласно ДФЕС¹⁹.
20. Някои летища и авиокомпаниите са се специализирали в товарния транспорт. Комисията все още не разполага с достатъчен опит в оценяването на съвместимостта на помощите за летища и авиокомпаниите, които са се специализирали в товарния транспорт, за да обобщи своята практика под формата на конкретни критерии за съвместимост. За тези категории предприятия Комисията ще прилага общите принципи на съвместимост, посочени в раздел 5 от настоящите насоки чрез анализ на всеки конкретен случай
21. За разлика от другите законодателни актове и насоки на ЕС Насоките за национална регионална помощ за 2007—2013 г.²⁰ и всички бъдещи насоки за регионална помощ няма да се прилагат към държавна помощ, отпусната на летища или авиокомпаниите.
22. С настоящите насоки се отменят Насоките за авиацията от 1994 и 2005 г.

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

3.1. Понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“

23. В съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят е „предприятие“. Според постоянната съдебна практика на Съда на Европейския съюз („Съда“) предприятията се определят като субекти, извършващи икономическа дейност, независимо от правния им статут или собствеността върху тях и начина, по който се финансират²¹. Всяка дейност, която се състои от предлагането на стоки и

¹⁸ Настоящите насоки не се прилагат за помощи за предоставяне на услуги по наземно обслужване, независимо от това дали те са предоставяни от летището, от авиокомпания или от доставчик на услуги по наземно обслужване за трети страни. Такива помощи ще бъдат оценявани въз основа на приложимите общи правила. Съгласно Директива 96/67/ЕО или последващата правна уредба, от летищата, които извършват наземно обслужване, се изисква да водят отделно счетоводство за своите дейности по наземното обслужване и за другите си дейности. Освен това едно летище не може да субсидира своето наземно обслужване чрез приходите, които извлича от ролята си на оператор на летище. Настоящите насоки не се прилагат също и за предприятия, които да упражняват дейности на летище, които не са въздухоплавателни.

¹⁹ По-специално, но не единствено Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, Директива 96/67/ЕО относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността, Директива 2009/12/ЕО относно летищните такси и последващо законодателство.

²⁰ ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13.

²¹ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4—14, част 2.1, и свързаната с това съдебна практика, по-специално решението от 12 септември 2000 г. по съединени дела Pavlov и други, C-180/98—C-184/98, Recueil, стр. I-6451.

услуги на даден пазар, е икономическа дейност²². Икономическото естество на една дейност само по себе си не зависи от това дали дейността носи печалби²³.

24. В целия ЕС дейността на авиокомпаниите, която се изразява в предоставяне на транспортни услуги на пътници и/или предприятия, представлява икономическа дейност. В своето решение²⁴ по дело „*Aéroports de Paris*“ Съдът постанови, че експлоатацията на летище, която изразява в предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите и на различни доставчици на услуги, също представлява икономическа дейност. В своето решение²⁵ по дело „*Leipzig-Halle airport*“ Общият съд потвърди, че експлоатацията на летище е икономическа дейност, а изграждането на летищна инфраструктура е неразделна част от нея.
25. Що се отнася до въведени в миналото мерки за финансиране, постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор²⁶ не позволява да се определи точна дата, от която експлоатацията на летище несъмнено следва да се счита за икономическа дейност. Съдебната практика на Общия съд отразява променящото се естество на експлоатацията на летищата. В своето решение по дело „*Leipzig-Halle airport*“ Общият съд постанови, че считано от 2000 г. вече не може да се изключва да бъдат прилагани правилата за държавна помощ по отношение на финансирането на летищна инфраструктура²⁷. В следствие на това, считано от датата на решението по дело „*Aéroports de Paris*“ (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура не може да се счита за задача, която не подлежи на контрола върху държавните помощи.
26. И обратно, преди решението по делото „*Aéroports de Paris*“ публичните органи са могли с основание да считат, че финансирането на летищна инфраструктура не представлява държавна помощ и поради това не е било необходимо да уведомяват Комисията за такива мерки. От това следва, че Комисията вече не може да оспорва на основание правилата за държавна помощ мерките за финансиране, приведени в действие²⁸ преди постановяването на решението по делото „*Aéroports de Paris*“²⁹.

²² Дело 118/85, Комисия срещу Италия, Recueil 1987 г., стр. I-2599, точка 7; дело C-35/96, Комисията срещу Италия, Recueil 1998 г., стр. I-3851, точка 36, Съединени дела C-180/98 до C-184/98 *Pavlov и др.*, точка 75.

²³ Съединени дела 209/78 — 215/78 и 218/78 *Van Landewyck* [1980] Recueil I- 3125, точка 88; Дело C-244/94 *FFSA* и други [1995] Recueil, стр. I-4013, точка 21; дело C-49/07 *МОТОЕ* [2008], Recueil I-4863, точки 27 и 28.

²⁴ Решение по дело T-128/98 *Aéroports de Paris/Комисия на Европейските общности*, [2000] Recueil, стр. II-3929, потвърдено с решение по дело C-82/01 [2002] Recueil, стр. I-9297, точки 75—79.

²⁵ Решение по дело T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG/Комисия* [2011] Recueil, стр. I-00000, по-специално точки 93 и 94.

²⁶ Вж. точка 3 по-горе и посоченото по-горе решение по делото „*Leipzig-Halle airport*“, точка 105.

²⁷ Вж. посоченото по-горе решение по делото „*Leipzig-Halle airport*“, точка 106.

²⁸ Подходящият критерий, по който да бъде определена датата, на която се счита, че е била предоставена евентуална мярка за помощ, е датата на правно обвързващия акт, с който публичните органи се ангажират да приведат в действие въпросната мярка в полза на съответния бенефициер. Вж. решение по дело T-358/94 *Compagnie Nationale Air France*, [1996] Recueil, стр. II-2109, точка 79, решение по дело T-109/01 *Fleuren Compost BV*, [2004] Recueil, стр. II-127, точка 74 и решение по съединени дела T-362/05 и T-363/05 *Nuova Agricast/Комисия*, [2008]

27. Ако обаче мерки, които са били приведени в действие преди появата на конкуренция в летищния сектор, не са представлявали държавна помощ, когато са били приети, те биха могли да се считат за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б), точка v) от Регламент № 659/1999³⁰, ако са спазени условията от член 107, параграф 1 от ДФЕС.
28. Субектът или групата от субекти, който/която извършва икономическата дейност, свързана с предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите, т.е. осигурява обслужването на въздухоплавателните средства от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги³¹, ще бъде наричан „оператор на летище“³². Операторът на летище предоставя редица услуги („летищни услуги“) на авиокомпаниите срещу заплащане („летищни такси“³³). Макар конкретният набор от услуги, предоставяни от операторите на летища, както и наименованията на тези такси да се различават в отделните държави членки, предоставянето на летищни услуги за авиокомпаниите срещу летищни такси представлява икономическа дейност.
29. Правната и нормативната уредба, която урежда собствеността и експлоатацията на летищата, е различна за отделните летища в ЕС. По-специално регионалните летища често се управляват в тясно сътрудничество с публичните органи. Във връзка с това Съдът постанови, че при определени условия може да се счита, че няколко субекта упражняват заедно икономическа дейност и формират стопанска единица³⁴. В областта на авиацията Комисията счита, че значителното участие в търговската стратегия на дадено летище, например чрез пряко сключване на договори с авиокомпаниите или чрез определяне на летищни такси, е сигурен признак, че съответният субект действително извършва, сам или съвместно, икономическата дейност, изразяваща се в експлоатацията на летището³⁵.
30. Освен описаните по-горе „летищни услуги“ операторът на летище може да предлага и други търговски услуги на авиокомпаниите или други ползватели на летището, например спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги (например чрез отдаването под наем на помещения за

Сборник, стр. II-297, точка 80, както и решение по съединени дела T427/04 и T17/05 *Франция и France Télécom/Комисия*, Сборник [2009] стр. II-4315, точка 321.

²⁹ Решение от 3.10.2012 г. по дело C 38/2008 относно терминал 2 на летище Мюнхен, все още непубликувано в ОВ, точки 74—81.

³⁰ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО, ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

³¹ Вж. Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11—16, съображение 1.

³² Операторът на летище може да е, но може и да не е субектът, който притежава летището.

³³ Вж. определението на термина „летищни такси“ в приложение 1 към настоящите насоки.

³⁴ Съвместното упражняване на икономическа дейност обикновено се оценява чрез анализ на наличието на функционални, икономически и органични връзки между субектите. Вж. например решение по дело C-480/09 *P AceaElectrabel Produzione SpA/Комисия* [2010] Сборник, точки 47—55; решение по дело C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA* и други, [2006] *Recueil*, стр. I-289, точка 112.

³⁵ Дело T-196/04 *Ryanair Ltd/Комисия* на Европейските общности, [2008] Сборник, стр. II-03643 (решението по делото „*Charleroi*“, точка 88).

магазини и ресторанти, оператори на паркинги и др.). Тези икономически дейности ще се наричат заедно „невъздухоплавателни услуги“.

31. Не всички дейности обаче, упражнявани от оператор на летище, са непременно от икономическо естество³⁶. Тъй като определянето на даден субект като предприятие винаги е свързано с конкретна дейност, трябва да се прави разграничение между дейностите, упражнявани от даден оператор на летище, и да се установи до каква степен тези дейности са от икономическо естество. Ако оператор на летище извършва както икономически, така и неикономически дейности, той трябва да се счита за предприятие само по отношение на първите дейности.
32. Съдът постанови, че дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от икономическо естество и не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ³⁷. Дейностите, упражнявани на летище, като управление на въздушното движение, полиция, митници и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство се считат за дейности, които не са от икономическо естество³⁸.
33. Публичното финансиране на такива неикономически дейности не представлява държавна помощ, но следва да е строго ограничено до възникналите заради тях разходи, и не може да се използва за финансиране на други дейности³⁹. Всяка евентуална свръхкомпенсация от страна на публичните органи на разходи, понесени във връзка с неикономически дейности, може да представлява държавна помощ. Освен това, ако оператор на летище едновременно със своите икономически дейности извършва и неикономически дейности, се изисква отделно осчетоводяване на разходите, за да се избегне прехвърляне на публични средства между икономическите и неикономическите дейности.
34. Публичното финансиране на неикономически дейности не трябва да води до неоправдана дискриминация на авиокомпаниите и оператори на летища. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятията от разходи, присъщи за техните икономически дейности⁴⁰. Поради това, ако определени авиокомпаниите или оператори на летища не трябва да поемат разходите за някои услуги, а други авиокомпаниите или оператори на летища, предлагащи същите услуги от името на същите публични органи, трябва да поемат тези разходи, на първите

³⁶ Дело T-455/08, „Leipzig-Halle airport“, точка 98.

³⁷ Дело C-118/85, Комисия/Италия, точки 7 и 8, и решение по дело C-30/87, [1988] Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil, стр. I-2479, точка 18.

³⁸ Вж. по-специално решение по дело C-364/92 SAT/Eurocontrol, [1994] Recueil, стр. I-43, точка 30 и решение по дело C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Комисия, [2009] Сборник, стр. I-2207, точка 71.

³⁹ Решение по дело C-343/95 Cali & Figli v Servizi ecologici porto di Genova, [1997] Recueil, стр. I-1547. Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност — компенсация за разходите, възникнали след атаките от 11 септември 2001 г. Решение № 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ в подкрепа на функциите на публичната власт в пристанищния сектор.

⁴⁰ Вж. i.a. решение по дело C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, [2005] Recueil, стр. I-01627, точка 36, и цитираната съдебна практика.

може да е предоставено предимство, дори ако се приема, че естеството на предлаганите услуги не е икономическо.

3.2. Използване на държавни ресурси и приписване на държавата

35. Прехвърлянето на държавни ресурси може да бъде под много форми, например преки безвъзмездни средства, данъчни облекчения⁴¹, кредит при облекчени условия или други видове преференциални финансови условия. Държавни ресурси се използват и ако държавата предоставя предимство в натура или под формата на субсидирани услуги⁴², например летищни услуги. Държавните ресурси могат да се използват⁴³ на национално, регионално или местно равнище. Финансирането от европейските фондове също представлява държавни ресурси, когато тези ресурси се разпределят по усмотрение на държавата членка⁴⁴.
36. Съдът постанови също, че дори ако държавата е в състояние да контролира едно публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговата дейност, не може да има автоматична презумпция, че в конкретен случай действително се упражнява такъв контрол⁴⁵. Поради това трябва да се прецени дали предоставяните от публичните предприятия мерки могат да бъдат приписани на държавата. Съдът посочи, че приписването на държавата на предприета от публично предприятие мярка може да бъде изведено от определен брой показатели, възникващи от обстоятелствата по случая и от контекста, в който тази мярка е взета⁴⁶.
37. В този контекст ресурсите на оператор на публично летище представляват държавни средства. Следователно оператор на публично летище може да предостави помощ на авиокомпания, която използва летището, когато мярката може да бъде приписана на държавата и са спазени другите условия на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Съдът постанови, че фактът дали мярката е предоставена пряко от държавата или от публични или частни органи, създадени или посочени от нея да управляват помощта, е без значение за нейното категоризиране като държавна помощ⁴⁷.

⁴¹ Вж. Решение № 324/2006 от 24.10.2006 г. — Aide pour l'affrètement d'un ATR 72-500 par la compagnie Air Caraïbes.

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

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

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

⁴⁵ Вж. горепосоченото решение по дело „*Stardust Marine*“, точка 52.

⁴⁶ Пак там., точки 55 и 56.

⁴⁷ Решение по дело C-78/76 Steinike & Weinlig/Федерална република Германия, [1977] Recueil, стр. I-00595, точка 21.

3.3. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

38. Съгласно съдебната практика на Съда финансовата помощ нарушава конкуренцията, тъй като тя укрепва позицията на едно предприятие в сравнение с други предприятия⁴⁸.
39. По принцип когато предимство, предоставено от държава членка, укрепва позицията на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират на определен европейски пазар, търговията в рамките на Съюза трябва да се счита за засегната от това предимство⁴⁹.
40. Конкуренцията между летищата и операторите на летища може да бъде оценена с оглед на критериите, по които авиокомпаниите правят своя избор. По-специално могат да бъдат сравнени фактори като вида на предлаганите летищни услуги и клиентите за тях, населението или икономическата дейност, пренатовареността, наличието на сухопътен достъп, размера на таксите и цялостните търговски условия за използване на летищните инфраструктура и услуги. Размерът на таксите е ключов фактор, тъй като публичното финансиране, предоставено на оператор на летище, би могло да се използва за поддържане на летищните такси на неестествено ниско равнище с цел да бъде привлечен трафик и по този начин може да наруши значително конкуренцията.
41. В допълнение Комисията отбелязва, че операторите на летища се конкурират за управлението на летищната инфраструктура, включително на местни и регионални летища. Поради това публичното финансиране на оператор на летище може да наруши конкуренцията на пазарите за експлоатация на летищна инфраструктура. Освен това публичното финансиране както на оператори на летища, така и на авиокомпаниите, може да наруши конкуренцията и да се отрази на търговията на пазарите за въздушен транспорт в целия ЕС. На последно място публичното финансиране на оператори на летища или авиокомпаниите може да окаже отрицателно въздействие и върху интермодалната конкуренция.
42. В решението⁵⁰ по дело *Altmark* Съдът постанови, че дори публично финансиране, отпуснато на предприятие, което предоставя само местни или регионални транспортни услуги, може да окаже въздействие върху търговията между държавите членки, тъй като благодарение на публичното финансиране предлагането на транспортни услуги от това предприятие може да се запази на същото равнище или да се развие, поради което намаляват шансовете на установените в други държави членки предприятия да предоставят своите транспортни услуги. Дори когато размерът на помощта е относително малък или когато относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната. Следователно публичното финансиране на летища

⁴⁸ Решение по дело C-310/99 Република Италия/Комисия, [2002] Recueil, стр. ECR-I-02289, точка 65.

⁴⁹ Решение по дело C-280/00 *Altmark Trans GmbH* и *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*Altmark*“), [2003] Recueil, стр. I-7747.

⁵⁰ Вж. посочената по-горе съдебна практика по делото *Altmark*, точки 77—82.

или авиокомпани, предлагащи услуги от тези летища, може да засегне търговията между държавите членки.

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

43. Член 345 от ДФЕС гласи, че Договорите по никакъв начин не засягат разпоредбите в държавите членки, отнасящи се до режима на собственост върху имущество. В съответствие с това държавите членки могат да притежават и управляват предприятия и могат да закупуват акции или други участия в публични или частни предприятия.
44. Следователно в настоящите насоки не се прави разграничение между различните видове бенефициери от гледна точка на тяхната правна структура или дали принадлежат към публичния или частния сектор и всички позовавания на авиокомпани и летища или дружествата, които ги управляват, обхващат всички видове юридически лица.
45. За да се прецени дали предприятията са се възползвали от икономическо предимство се прилага така нареченият принцип за оператор в условията на пазарна икономика. Тази оценка следва да се основава на наличната информация и предвидимите развития към момента, в който е било предоставено публичното финансиране, и не трябва да се опира на анализ въз основа на ситуация, възникнала на по-късен етап⁵¹.
46. В съответствие с това, когато оператор на летище се възползва от публично финансиране, Комисията ще оцени дали това финансиране представлява помощ, като проучи дали при подобни обстоятелства частен оператор би предоставил същото финансиране, като основе своето решение на предвидимостта да извлече възвръщаемост и като се абстрахира напълно от социални съображения или съображения, свързани с регионалната или секторната политика⁵². Публично финансиране, предоставено в условия, които отговарят на нормалните пазарни условия, не се счита за държавна помощ⁵³.
47. Освен това Съдът постанови, че поведението на публичен инвеститор може да бъде сравнено с това на частен инвеститор, воден от перспективата за дългосрочна рентабилност⁵⁴ през целия жизнен цикъл на инвестицията. Тези съображения са особено подходящи при инфраструктурни инвестиции. Когато оценява рентабилността, операторът на летището трябва да вземе предвид приходите от летището, определени в приложение I.
48. Следователно, що се отнася до публичното финансиране на летища, анализът на съвместимостта с принципа на оператор в условията на пазарна икономика

⁵¹ Решение по дело „Stardust Marine“, точка 71.

⁵² Решение по дела T-129/95, T-2/96 и T-97/96 *Neue Maxhütte stahlwerke* и *Lech Stahlwerke*/Комисия, [1999] *Recueil*, стр. II-17, точка 120. Вж. също решение по дело C-40/85 *Кралство Белгия*/Комисия, [1986] *Recueil*, стр. 02321, точка 13.

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

⁵⁴ Решение по дело C-305/89 *Италия*/Комисия (*Alfa Romeo*), [1991] *Recueil* стр. I-1603, точка 20. Решение по дело T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*/Комисия, [2003] *Recueil*, стр. II-435, точка 250—270.

следва да се основава на стабилни *ex ante* перспективи за рентабилност за организацията, която предоставя финансирането⁵⁵. Липсата на бизнес план е признак, че може да не е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика. При липса на бизнес план държавите членки могат да предоставят анализ или вътрешни документи от публичните органи или от съответното летище, които ясно показват, че анализ, извършен преди да бъде отпуснато публичното финансиране, показва, че е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика.

49. Летищата могат да допринесат за насърчаването на местното развитие или достъпността. Регионалните или политическите съображения обаче не могат да бъдат взети предвид при оценяване на спазването на принципа на оператор в условията на пазарна икономика⁵⁶. Тези съображения обаче могат да бъдат взети под внимание при определени обстоятелства, когато се оценява съвместимостта на помощ.

3.5. Финансови отношения между летища и авиокомпаниии

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

- (1) цената, фактурирана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена (вж. раздел 3.5.1.) или
- (2) може да се докаже чрез *ex ante* анализ, че цената на летищните услуги води до разумна възвръщаемост на капитала за оператора на летището (виж раздел 3.5.2).

3.5.1. Сравнение с пазарната цена

51. Възможен подход за оценяване на наличието на помощ за авиокомпаниите е да се проучи дали цената, която оператор на летище фактурира на конкретна авиокомпания, отговаря на пазарната цена. Подходяща референтна стойност може да бъде определена въз основа на налични и уместни пазарни цени, като се отчитат елементите, посочени по-долу.
52. За определянето на референтната стойност първо трябва да бъдат подбрани сравними летища, които предлагат сравними услуги при нормални пазарни условия.
53. Във връзка с това Комисията отбелязва, че за момента по-голямата част от летищата в ЕС се възползват от публично финансиране, за да покрият своите инвестиционни и оперативни разходи. Повечето от тези летища могат да останат на пазара само с публична помощ.

⁵⁵ Вж. решение на Комисията по дело C25/2007 — Финландия — Летище Tampere Pirkkala и Ruunaaig, все още непубликувано в ОВ.

⁵⁶ Решение по дела T-129/95, T-2/96 и T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke и Lech Stahlwerke/Комисия, [1999] Recueil, стр. II-17, точка 120. Вж. също решение по дело C-40/85 Кралство Белгия/Комисия, [1986] Recueil, стр. 02321, точка 13.

54. Публичните органи традиционно считат летищата, които са публична собственост, за инфраструктура, улесняваща местното развитие, а не за предприятия, работещи съгласно пазарните правила. По тази причина цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни *ex ante* перспективи за рентабилност, а главно въз основа на социални или регионални съображения.
55. Дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, цените, фактурирани от тези летища, могат да бъдат силно повлияни от цените на по-голямата част от операторите на летища, получаващи публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание цените на последните в своите преговори с частните летища или с летищата, управлявани от частни оператори.
56. При тези обстоятелства Комисията се съмнява, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от операторите на летища. Тази ситуация може да се промени или развие в бъдеще, по-специално ако правилата за държавна помощ се прилагат изцяло към публичното финансиране на летища.
57. При всички случаи Комисията счита, че определянето на референтната стойност следва да се основава на сравнението на летищните такси, фактурирани в подходящ брой „съпоставителни летища“, чиито оператори се държат като оператори в условията на пазарна икономика. По-специално следва да се използват следните показатели:
- а) обем на трафика;
 - б) вид на трафика (бизнес или почивка или за чужбина) и относителната важност на товарните превози;
 - в) близост на летището до голям град;
 - г) брой жители в региона, обслужван от летището;
 - д) просперитет на съседните региони (БВП на глава от населението);
 - е) наличие на различни географски области, за които могат да бъдат привлечени пътници.

3.5.2. *Ex ante* анализ на рентабилността

58. Тъй като към настоящия момент и през целия преходен период не е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реалната пазарна цена за услугите, предлагани от операторите на летища, Комисията счита, че *ex ante* перспективите за рентабилност са най-уместният критерий за оценка на мерките, предоставяни от операторите на летища на отделни авиокомпаниии.
59. Във връзка с това Комисията счита, че различията в цените са стандартна търговска практика, при условие че те са в съответствие със всички останали

разпоредби от значение за защитата на конкуренцията, приложими в този сектор⁵⁷. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка, за да отговарят на принципа на оператор в условията на пазарна икономика⁵⁸. За да се оцени дали една мярка, предоставена от оператор на летище на авиокомпания, отговаря на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, приходите от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията⁵⁹, следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси. Аналогично следва да бъдат взето под внимание всички разходи, поети от администратора на летището във връзка с дейността на авиокомпанията на летището⁶⁰. Тези допълнителни разходи следва да обхванат всички категории разходи и инвестиции като допълнителен персонал и разходи за оборудване, както и, в зависимост от обстоятелствата на мярката, търговските отстъпки, помощта за търговска реализация или схемите за стимулиране⁶¹.

60. Комисията счита, че мерките, предоставени на авиокомпания от оператор на летище, отговарят на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на оператора на летището. При договарянето операторът на летището следва да докаже, че е в състояние да покрива разходите, произтичащи от договорката с дадена авиокомпания (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси), с разумен марж на печалба⁶² въз основа на стабилни средносрочни перспективи⁶³. За разлика от тях разходите, които оператор на летище така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не трябва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика.

4. ПУБЛИЧНО ФИНАНСИРАНЕ НА УСЛУГИ ОТ ОБЩ ИКОНОМИЧЕСКИ ИНТЕРЕС

61. В някои случаи публичните органи могат да определят някои икономически дейности, извършвани от оператори на летища или авиокомпания, като услуги от общ икономически интерес („УОИИ“) по смисъла на член 106, параграф 2 от

⁵⁷ Сред разпоредбите, които са от значение в настоящия случай, са членове 101 и 102 от ДФЕС, както и горепосочената Директива № 2009/12 относно летищните такси или всякакви последващи законодателни актове.

⁵⁸ Вж. решение на Комисията по дело С12/2008 — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair, ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24, и решение на Комисията по дело С25/2007 — Финландия — Летище Tampere Pirkkala и Ryanair, все още непубликувано в ОВ.

⁵⁹ Приходите от невъздухоплавателни дейности са по-конкретно такси за паркинг, наеми за търговски помещения и др. Вж. съображение 30 по-горе.

⁶⁰ Решение по дело „Charleroi“, точка 59.

⁶¹ Ще бъде взета под внимание всяка публична помощ, която е замислена така, че да компенсира част от обичайните разходи, поемани от оператора на летището във връзка с въпросната мярка, независимо от това дали помощта се предоставя пряко на съответната авиокомпания или чрез оператора на летището или друг субект (вж. съображение 37 по-горе).

⁶² Разумен марж на печалбата е „нормалната“ възвръщаемост на капитала, т.е. възвръщаемостта, която би изисквало типично предприятие за инвестиция с подобен риск. Възвръщаемостта се измерва чрез вътрешната норма на възвръщаемост („ВНВ“) на прогнозните парични потоци, произтичащи от мярката или споразумението с авиокомпанията.

⁶³ Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби.

ДФЕС и съдебната практика по делото *Altmark*⁶⁴ и да предоставят компенсация за осъществяването на тези услуги. В Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес⁶⁵ и Регламентът на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (*de minimis*) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес⁶⁶, се съдържат насоки относно условията, при които публичното финансиране на УОИИ представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Помощ под формата на компенсации за обществени услуги ще се оценява съгласно Решението на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес⁶⁷, и Съобщението на Комисията „Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги“ (2011)⁶⁸. Тези документи на Комисията (наричани „пакет от мерки за УОИИ“) се прилагат и по отношение на компенсациите, отпускани на оператори на летища и авиокомпани. Разделите, които следват, илюстрират единствено прилагането на някои от принципите, описани в пакета от мерки за УОИИ с оглед на някои секторни особености.

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

62. Съгласно първия критерий по делото *Altmark* се изисква ясно определение на задачата на УОИИ. Това изискване съвпада с изискването от член 106, параграф 2 от ДФЕС⁶⁹. Съгласно съдебната практика⁷⁰ предприятията, на които

⁶⁴ Вж. *op. cit.* дело C-280/00, точки 86—93. Публично финансиране за предоставянето на УОИИ не води до изборително предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са изпълнени следните четири условия: а) бенефициерът по механизъм за държавно финансиране на услуга от общ икономически интерес (УОИИ) трябва да бъде официално натоварен с предоставянето и изпълнението на УОИИ и задълженията за УОИИ трябва да бъдат ясно определени, б) параметрите за изчисляване на компенсацията, трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин, в) компенсацията не може да надвишава необходимото за цялостно или частично покриване на разходите, направени при изпълнението на УОИИ, като се отчетат съответните приходи плюс разумна печалба за изпълнението на тези задължения, и г) когато бенефициерът не е избран чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, която да позволява услугите да бъдат предоставяни при най-ниски разходи за общността, размерът на предоставената компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които добре управлявано типично предприятие би направило за изпълнението на тези задължения, като се отчетат съответните приходи плюс разумна печалба.

⁶⁵ ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4—14, наричано „Съобщение за УОИИ“.

⁶⁶ ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8.

⁶⁷ ОВ L7, 11.1.2012 г., стр. 3—10, наричано „Решение за УОИИ“.

⁶⁸ ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15—22, наричана „Рамка за УОИИ“.

⁶⁹ Решение по дело T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA)/Комисия*, [2008] Сборник, стр. II-81, точки 171 и 224.

е поверено извършването на УОИИ, трябва да са били упълномощени за изпълнението на тази задача с акт на публичен орган. Комисията поясни⁷¹ също, че за да бъде сметена за УОИИ, една дейност следва да притежава специални характеристики в сравнение с обикновени икономически дейности, и че целта от общ интерес, преследвана от публичните органи, не може просто да бъде развитието на определени икономически дейности или икономически зони, предвидени в член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС⁷².

63. Що се отнася до услугите за въздушен транспорт, задълженията за обществена услуга могат да се разрешават само в съответствие с условията на Регламент (ЕО) № 1008/2008⁷³. По-специално следва да се отбележи, че такива задължения могат да се налагат само по конкретен маршрут или група от маршрути⁷⁴, а не по всеки основен маршрут с отправна точка от дадено летище, град или регион. Освен това задълженията за обществена услуга могат да бъдат наложени за маршрут с цел да бъдат задоволени транспортни нужди, които не могат да бъдат удовлетворени чрез съществуващ маршрут по въздуха или с други транспортни средства⁷⁵.
64. В това отношение следва да се подчертае, че спазването на изискванията по същество и на процедурните изисквания на Регламент № 1008/2008 не намалява необходимостта съответните държави членки да оценят дали е спазен член 107, параграф 1 от ДФЕС.
65. Що се отнася до летищата, Комисията счита, че в добре обосновани случаи е възможно цялото управление на едно летище да бъде сметено за УОИИ. С оглед на принципите, посочени в съображение 62 по-горе, Комисията счита, че такъв случай може да е налице само ако част от регион, потенциално обслужван от летището, би останала изолирана без летището от останалата част на ЕС до степен, която би възпрепятства нейното социално и икономическо развитие. В такава оценка следва да отдели подобаващо внимание на другите видове транспорт и по-специално на високоскоростните железопътни линии или морски връзки, обслужвани от фериботни линии. В такива случаи публичните органи могат да наложат задължение за обществена услуга на оператор на летище, за да гарантират, че летището остава отворено за търговски трафик. Комисията отбелязва по-специално, че някои летища играят

⁷⁰ Вж. решение Т-204/97 и Т-270/97 по съединени дела ЕРАС — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Комисия, [2000] Recueil, стр. II-2267, точка 126 и решение по дело Т-17/02 Fred Olsen, SA/Комисия, [2005] Recueil, стр. II-2031, точки 186, 188—189.

⁷¹ Вж. Съобщението за УОИИ, точка 45.

⁷² Вж. Решение № 381/04 — Франция, *Projet de réseau de télécommunications haut débit des Pyrénées-Atlantiques*, точка 53, и Решение № 382/04 на Комисията — Франция, *Mise en place d'une infrastructure haut débit sur le territoire de la région Limousin (DORSAL)*.

⁷³ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3—20, членове 16—18.

⁷⁴ Както летището на произход, така и летището по местоназначение трябва да бъдат ясно определени. Вж. член 16, параграф 1 от Регламент № 1008/2008.

⁷⁵ По-специално, Комисията счита, че трудно би могло да бъде оправдано задължение за обществена услуга по маршрут до дадено летище, ако вече съществуват подходящи услуги до друго летище със същия регион на обслужване. За определението на термина „регион на обслужване“ вж. приложение I.

важна роля за регионалната свързаност на изолирани, периферни или отдалечени региони на ЕС. Такава ситуация може да възникне по-специално по отношение на най-отдалечените региони, посочени в член 349 от ДФЕС, както и за островите или други територии на ЕС. В зависимост от оценката за всеки отделен случай и от особеностите на всяко летище и на региона, което то обслужва, може да се оправдава в особена степен в тези летища да бъде определена УОИИ.

66. Предвид на специфичните изисквания, свързани със задълженията за обществена услуга при услугите за въздушен транспорт⁷⁶, и с оглед на пълното либерализиране на пазарите за въздушен транспорт Комисията счита, че приложното поле на задълженията за обществена услуга, наложени на операторите на летища, не би трябвало да обхваща развитието на услуги за търговски въздушен транспорт. По-специално компенсацията за обществена услуга, която се предоставя на оператор на летище за разходите, понесени при изпълнението на УОИИ, не трябва да променя неговите стимули да изгражда търговски отношения с авиокомпаниите.

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

67. Ако един от кумулативните критерии от решението по делото *Altmark* не е изпълнен, компенсацията за обществена услуга води до икономическо предимство за бенефициера и може да представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Такава държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на предприятия, на които е поверена УОИИ (в съответствие с точки 63—66 по-горе), може да бъде счнета за съвместима с вътрешния пазар, ако са изпълнени критериите за допустимост, разработени за целите на прилагането на член 106, параграф 2 от ДФЕС.
68. Държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга е освободена от задължението за уведомление, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, ако са спазени изискванията, посочени в решението за УОИИ. В приложното поле на решението за УОИИ попадат компенсациите за обществени услуги, предоставени на:
- (1) оператори на летища за летищата, чийто среден годишен пътничкопоток не надхвърля 200 000 пътници⁷⁷ за срока на възлагането на УОИИ и
 - (2) авиокомпаниите по отношение на въздушни връзки до острови, когато средният годишен пътничкопоток не надхвърля 300 000 пътници⁷⁸.

⁷⁶ Вж. точка 64 по-горе и Регламент (ЕО) № 1008/2008, съображение 12 и членове 16—18.

⁷⁷ Този праг се отнася за еднопосочно пътуване, т.е. пътник, летящ от летището и обратно към него, се брои два пъти.

⁷⁸ Този праг се отнася за еднопосочно пътуване, т.е. пътник, летящ до острова и обратно, се брои два пъти. Той се прилага към отделни маршрути между летище, разположено на острова, и летище, разположено на континента.

69. Държавна помощ, която не е обхваната от Решението за УОИИ, може да бъде обявена за съвместима съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС, ако са спазени условията на Рамката за УОИИ. Следва обаче да се отбележи, че при оценяването както съгласно Решението за УОИИ, така и съгласно Рамката за УОИИ, се прилагат горепосочените съображения за определянето на задълженията за обществена услуга, наложени на оператори на летища или авиокомпаниите (вж. точки 63—66 по-горе), в съответствие с приложимите правила.

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

70. Ако публично финансиране, отпуснато на летища⁷⁹ и/или авиокомпаниите, представлява помощ, тази помощ може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, при условие че отговаря на критериите за съвместимост за летищата, посочени в раздел 5.1, и за авиокомпаниите, посочени в раздел 5.2. Мерките за държавна помощ, отпуснати на авиокомпаниите, които постепенно намаляват рентабилността на оператора на летището (виж точка 61 по-горе), се считат за несъвместими с вътрешния пазар, освен ако не са спазени условията за съвместимост за помощ за започване на стопанска дейност.

71. Когато извършва оценка съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС Комисията гарантира, че положителното въздействие на мярката за помощ за постигането на цел от общ интерес е по-голямо от евентуалните отрицателни странични ефекти, например нарушаване на търговията и конкуренцията. Това се осъществява в две стъпки.

72. Първо, всяка мярка за помощ трябва да отговаря на шест необходими условия. Неспазването на някое от следните условия ще доведе до обявяване на помощта за несъвместима с вътрешния пазар:

- (1) принос към точно определена цел от общ интерес, както и липса на пазарни резултати в постигането тази цел;
- (2) целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката;
- (3) наличие на стимулиращ ефект;
- (4) пропорционалност/помощта е ограничена до необходимия минимум;
- (5) избягване на неоправдани отрицателни ефекти;
- (6) прозрачност, както е описано в раздел 8.2.

73. Второ, ако са спазени всички необходими условия, Комисията обикновено съпоставя положителните ефекти от мярката за помощ за постигане на цел от общ интерес с евентуалните отрицателни ефекти.

⁷⁹ В този контекст и в раздел 5 терминът „летище“ се използва съответно за „оператор на летище“ и/или „собственик на летище“ или „летищната инфраструктура“. Операторът на летището и собственикът на летището не трябва да бъдат непременно една и съща организация.

74. Що се отнася до авиационния пазар, Комисията счита, че очакваните положителни ефекти на помощта са по-големи от евентуалните ѝ отрицателни ефекти, ако условия, посочени в раздели 5.1 и 5.2, са изпълнени кумулативно. Следователно изпълнението на тези условия предполага съвместимост на помощите съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
75. При възможност държавите членки се насърчават да замислят своите схеми така, че да отразяват главните принципи, които са в основата на публичното финансиране, и да посочат най-уместните характеристики на планираното публично финансиране на летища. Рамковите схеми гарантират съгласуваност в използването на публично финансиране, намаляват административната тежест върху по-малките предоставящи органи и ускоряват изпълнението на отделните мерки за помощ. Освен това държавите членки се насърчават да дават ясни насоки за привеждането в действие на държавна помощ за регионални летища и авиокомпаниите, които използват тези летища.

5.1. Помощ за летища

5.1.1. Инвестиционна помощ за летища

76. Инвестиционната помощ, предоставена на летища като индивидуална помощ или по схема, се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, при условие че са спазени следните кумулативни условия:
- a) принос към точно определена цел от общ интерес, както и липса на пазарни резултати в постигането на тази цел:
77. Счита се, че инвестиционната помощ за летищата допринася за постигане на цел от общ интерес, ако:
- (1) увеличава мобилността на европейските граждани, като създава места за достъп до вътрешноевропейски полети; или
 - (2) намалява натовареността на въздушния трафик на възловите европейски летища; или
 - (3) улеснява регионалното развитие.
78. За да се оцени дали държавната помощ действително постига целта от общ интерес, първо е необходимо да бъде поставена диагноза на проблема, който трябва да бъде решен. Държавната помощ следва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар.
79. В сравнение с по-големите европейски летища по-малките летища често са изправени пред по-неблагоприятни условия, когато разработват своите услуги и привличат частно финансиране за своите инфраструктурни инвестиции. Освен това авиокомпаниите невинаги са готови да поемат риска, свързан с откриването на нови маршрути от неизвестни и неизпробвани летища, ако нямат подходящи стимули. Поради тези причини при настоящите пазарни условия по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своите инвестиции и дейности без публични средства.

80. Поради високите постоянни разходи⁸⁰ необходимостта от публично финансиране на нова инфраструктура или замяна и поддръжка на съществуваща инфраструктура ще бъде различна в зависимост от големината на летището и обикновено е по-голяма за по-малките летища. Комисията счита, че при настоящите пазарни условия могат да бъдат определени следните категории летища⁸¹ и тяхната относителна финансова жизнеспособност:
- (1) летищата с годишен пътничкопоток до 200 000 могат да не са в състояние да покриват до голяма степен своите капиталови и оперативни разходи;
 - (2) летища с годишен пътничкопоток между 200 000 и 1 милион души обикновено не са в състояние да покриват до голяма степен своите капиталови разходи, но като цяло следва да са в състояние да покриват отчасти своите оперативни разходи;
 - (3) летища с годишен пътничкопоток от 1 до 3 милиона души като цяло следва да са в състояние да покриват по-голямата част от своите оперативни разходи и отчасти своите капиталови разходи;
 - (4) летища с годишен пътничкопоток от 3 до 5 милиона души по принцип следва да са в състояние да покриват до голяма степен всички свои разходи (включително оперативните и капиталовите разходи), но при определени специфични обстоятелства може да е необходима публична помощ за финансиране на част от техните капиталови разходи;
 - (5) летища с годишен пътничкопоток над 5 милиона души обикновено са рентабилни и са в състояние да покриват всички свои разходи.
81. Увеличаването на броя на нерентабилни летища или създаването на допълнителен неизползван капацитет не допринася обаче за постигането на цел от общ интерес. Ако инвестиционният проект е предназначен най-вече за увеличаване на капацитета на дадено летище, новата инфраструктура трябва да отговори в средносрочен план на прогнозното търсене на авиокомпаниите, пътниците и спедиторите в региона на обслужване на летището⁸². Първоначална инвестиция, без задоволителни средносрочни перспективи за използване или влошаваща средносрочните перспективи за използване на съществуващата инфраструктура в региона на обслужване, не може да се счита, че преследва цел от общ интерес.
82. По тази причина Комисията ще се усъмни в средносрочните перспективи за използване на летищна инфраструктура на летище, разположено в регион на обслужване⁸³ на съществуващо летище, когато съществуващото летище не функционира или практически не функционира с пълен капацитет. Средносрочните перспективи за използване следва да бъдат доказани въз основа на стабилни прогнози за транспорт на пътници и товари, включени в *ex ante* бизнес план, и трябва да установят вероятния ефект от инвестицията върху

⁸⁰ Между 70 % и 90 % от разходите на едно летище са постоянни.

⁸¹ Категориите летища за целите на настоящите насоки се основават на наличните секторни данни.

⁸² За определеното на термина „регион на обслужване“ вж. приложение I.

⁸³ За определеното на термина „регион на обслужване“ вж. приложение I.

използването на съществуваща инфраструктура, например друго летище или други видове транспорт, особено връзки с високоскоростни влакове.

б) целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката:

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

в) наличие на стимулиращ ефект:

85. Един инвестиционен проект на дадено летище може сам по себе си да бъде привлекателен от икономическа гледна точка. Поради това трябва да се провери дали инвестицията не би била осъществена или не би била осъществена в същата степен и без държавна помощ. Ако това се потвърди, Комисията ще приеме, че мярката за помощ има стимулиращ ефект.
86. Стимулиращият ефект се определя чрез съпоставителен анализ, в който сравнява равнищата на планираната дейност със и без помощ.
87. Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, наличието на стимулиращ ефект може да се предположи, когато има недостиг на финансиране („недостиг на финансиране на капиталовите разходи“), т.е. когато инвестиционните разходи надвишават нетната сегашна стойност (НСС) на очакваната оперативна печалба от инвестицията въз основа на *ex ante* бизнес план⁸⁴.

⁸⁴ Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби.

- г) допустими разходи:
88. Максималният допустим размер на държавната помощ се изразява като процент (%) от допустимите разходи (максимален интензитет на помощ). Допустими разходи са разходите, свързани с първоначални инвестиции в летищна инфраструктура, включително разходите за планиране, инфраструктурата за наземно обслужване и летищното оборудване. Инвестиционните разходи, свързани с невъздухоплавателни услуги (по-специално паркинг, хотели, ресторанти и офиси), са недопустими разходи⁸⁵.
89. Инвестиционните разходи, свързани с предоставянето на услуги по наземно обслужване от самото летище, са недопустими⁸⁶.
- д) пропорционалност/ограничаване на помощта до необходимия минимум и максимални позволени интензитети на помощ:
90. При инвестиционна помощ за летищата, пропорционалният размер на държавната помощ трябва да е ограничен до размера на допълнителните разходи (след приспадане на допълнителните приходи), които възникват от подпомагания проект/дейност, който бенефициерът предприема вместо алтернативния проект/дейност от съпоставителния сценарий, т.е., ако не получи помощ. Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, пропорционалният размер на държавната помощ трябва да е ограничен до недостига на финансиране на инвестиционния проект (така наречения „недостиг на финансиране на капиталовите разходи“), който се определя въз основа на *ex ante* бизнес план като разликата между инвестиционните разходи и нетната настояща стойност (ННС) на очакваните оперативни приходи от инвестицията. За инвестиционна помощ този бизнес план следва да обхваща периода на икономическото използване на този актив.
91. Тъй като недостигът на финансиране е различен в зависимост от големината на летището и обикновено е по-голям за по-малки летища, Комисията ще използва набор от позволени максимални интензитети, за да гарантира цялостната пропорционалност на помощите. Интензитетът на помощ не трябва да е по-голям от максималния разрешен интензитет за инвестиционна помощ и при всички случаи не трябва да надхвърля реалния недостиг на финансиране на инвестиционния проект.
92. В таблицата по-долу се обобщават максималните разрешени интензитети на помощ в зависимост от големината на летището, измерена посредством годишния брой пътници⁸⁷:

⁸⁵ Финансирането на тези дейности не е обхванато в настоящите насоки, тъй като те не са от транспортно естество и поради това ще се оценяват въз основа на съответните секторни и общи правила.

⁸⁶ Настоящите насоки не се прилагат за помощи за предоставяне на услуги по наземно обслужване, независимо от това дали те са предоставяни от летището, от авиокомпания или от доставчик на услуги по наземно обслужване за трети страни. Такива помощи ще бъдат оценявани въз основа на приложимите общи правила.

⁸⁷ Действителният среден годишен пътничопоток през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта, или когато за помощта не е подадено уведомление, годината на отпускане или изплащане на помощта. В случай на новосъздадено летище за

Големина на летището въз основа на средния пътничкопоток (пътници годишно)	Максимален интензитет на инвестиционна помощ
> 5 милиона	0% (не се разрешава помощ)
3—5 милиона	до 25 % (само възстановимо авансово плащане)
1—3 милиона	до 50 %
< 1 милион	до 75 %

e) отрицателни ефекти:

93. Някои инструменти за помощ нарушават конкуренцията в по-голяма степен от други. По-специално увеличаването на броя на нерентабилни летища или създаването на допълнителен неизползван капацитет в региона на обслужване на съществуваща инфраструктура може да наруши конкуренцията особено силно. По тази причина Комисията по принцип ще се усъмни в съвместимостта на първоначалната инвестиция в летищна инфраструктура на летище, разположено в регион на обслужване на съществуващо летище⁸⁸, когато съществуващото летище не функционира или практически не функционира с пълен капацитет.
94. Освен това, за да бъдат ограничени отрицателните ефекти от помощта, които могат да възникнат, когато летищата са подложени на слаб бюджетен натиск⁸⁹, инвестиционна помощ, отпусната за финансирането на първоначални инвестиции на летища с пътничкопоток до 3 милиона пътници, може да бъде предоставена или като първоначална фиксирана сума за покриване на допустими инвестиционни разходи, или посредством годишни вноски за компенсиране на капиталови разходи.
95. Инвестиционна помощ, която се отпуска за финансирането на първоначални инвестиции на летища с над 3 милиона пътници, се отпуска само като възстановимо авансово плащане. Възстановимото авансово плащане се изразява като процент от допустимите разходи и не може да надхвърля съответния максимален интензитет на помощ, посочен по-горе. В договора, на

пътнически превози следва да се вземе предвид прогнозният среден годишен обем на пътничкопотока през последните две финансови години след началото на тази дейност. Тези прагове се отнасят за еднопосочни пътувания. Това означава, че пътник, който например излита от и каца на същото летище, ще бъде отчетен два пъти. Това се прилага за отделни маршрути.

⁸⁸

⁸⁹

Вж. раздел 5.1.1 а) по-горе.

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

който се основава възстановимото авансово плащане, трябва да се съдържат подробни разпоредби за възстановяване, в случай че проектът е успешен. Успешните резултати трябва да бъдат предварително ясно определени.

96. Степента на успех може да се оцени чрез вътрешната норма на възвръщаемост (ВНВ) на проекта⁹⁰, която трябва да бъде предварително определена. Един инвестиционен проект може да се счита за успешен, ако неговата действителна ВНВ е по-висока от предварително определената ВНВ. В случай че проектът е успешен, в мярката за помощ трябва да е предвидено авансът да бъде възстановен пропорционално на степента, в която е постигнат успех, с лихва, равна поне на референтната лихва за въпросното летище, произтичаща от прилагането на Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти или друго съобщение, което го заменя⁹¹. Ако проектът се провали, авансът не трябва да се възстановява.

ж) достъп до летището:

97. Летището, включително първоначалната инвестиция, за която се предоставя помощ, е отворено за всички потенциални ползватели и не е предназначено за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта трябва да бъде разпределена въз основа на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

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

98. Комисията ще приема уведомявания за схеми за инвестиционна помощ за финансиране на летища със среден годишен пътничкопоток под 3 милиона пътници.
99. Когато се оценява схема за помощ, условията, свързани с необходимостта на помощта, стимулиращият ефект и пропорционалността на помощта, ще се считат за изпълнени, ако държавата членка се ангажира да предостави индивидуална помощ по одобрената схема за помощ единствено след като се увери, че са спазени кумулативните условия в букви а)–ж) от раздел 5.1.1. Освен това за помощ, която не е отпусната по схема, работата по проекта не трябва да започва преди публичните органи да са приели решение за отпускането на помощта.
100. Поради по-големия риск от нарушаване на конкуренцията за следните мерки за помощ следва винаги да се отправят индивидуални уведомявания:
- а) инвестиционна помощ за летища със среден годишен пътничкопоток над 3 милиона пътници;
 - б) инвестиционна помощ, с която се финансира смесено (пътнически/товарни превози) летище, което обслужва над 200 000

⁹⁰ ВНВ може да бъде определена въз основа на референтните стойности, които се наблюдават обикновено в летищната индустрия, или въз основа на цената на капитала за дружеството като цяло.

⁹¹ ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

тона товари през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта;

- в) инвестиционна помощ, предназначена за изграждането на ново летище за пътнически полети (включително преобразуване на съществуващ авиационен терен в летище за пътнически полети);
- г) инвестиционна помощ, предназначена за изграждането или развитието на летище, разположено в региона на обслужване на съществуващо летище, т.е. на разстояние до 100 километра или на 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак от него.

5.1.2. Оперативна помощ за летища

101. Оперативна помощ, отпусната на летища като индивидуална помощ или по схема, се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС през преходен период, при условие че са спазени следните кумулативни условия:
- а) *големина на летището:*
102. Годишният пътникопоток на летището не надхвърля 3 милиона пътници⁹².
- б) *наличие на стимулиращ ефект:*
103. Стимулиращ ефект за оперативна помощ е налице, когато има вероятност, при липса на помощ, икономическата активност на съответното летище значително да намалее.
- в) *ограничаване на помощта до необходимия минимум и изчисление на размера на помощта:*
104. С оглед да се осигурят подходящи стимули за ефективно управление на летището, размерът на помощта по принцип следва да се определи *ex ante* като фиксирана еднократна сума, покриваща очаквания недостиг на финансиране на оперативните разходи (определен въз основа на *ex ante* бизнес план) през преходен период до 10 години. По тези причини *ex post* увеличение на размера на помощта няма да се счита за съвместимо.
105. Бизнес планът на летището трябва да проправи пътя към пълното покриване на оперативните разходи в края на преходния период. Начините за постигането на тази цел ще са различни за всяко летище и ще зависят от финансовото състояние на летището в началото на преходния период. Преходният период започва на [начало на преходния период].

⁹²

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

106. Първоначалното покритие на оперативните разходи се определя като средната стойност за последните три години преди началото на преходния период (т.е. 2011—2013 г.). Летището постепенно ще увеличава това първоначално покритие на оперативните разходи с поне 10 % средно годишно до постигане на пълно покритие на оперативните разходи. Например ако първоначалното покритие на оперативните разходи е 60 %, то трябва да се увеличава с поне 10 % годишно за период от 4 години. След този период на летището вече не може да се изплаща оперативна помощ.
107. Най-късно на [10 години след началото на преходния период] всички летища трябва да са постигнали пълно покритие на своите оперативни разходи и след тази дата за летищата няма да се разрешава оперативна помощ с изключение на оперативна помощ, отпусната в съответствие с общите правила за държавна помощ.
- г) *достъп до летището:*
108. Летището е отворено за всички потенциални ползватели и не е предназначено само за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта трябва да бъде разпределена въз основа на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.
- д) *постепенно премахване:*
109. Комисията ще одобрява оперативна помощ за летища за преходен период, не по-дълъг от 10 години, започващ на [начало на преходния период].

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

110. Държавите членки настоятелно се насърчават да уведомяват за националните схеми за оперативна помощ за финансиране на летища, а не за индивидуални мерки за помощ за всяко летище. Целта е да се намали административната тежест както за органите на държавите членки, така и за Европейската комисия.
111. Поради по-големия риск от нарушаване на конкуренцията за следните мерки за помощ следва винаги да се отправят индивидуални уведомления:
- (1) оперативна помощ, с която се финансира смесено (пътнически/товарни превози) летище, което обслужва над 200 000 тона товари през двете финансови години преди годината, в която се отправя уведомление за помощта;
 - (2) оперативна помощ за летище, ако други летища са разположени на разстояние до 100 километра или на 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак от съществуващо летище.

Оперативните помощи, отпуснати в миналото (т.е. помощите, изплатени преди началото на преходния период):

112. Условието а), д) и е) не се прилагат за помощите, изплатени преди началото на преходния период (включително помощите, изплатени преди влизането в сила на настоящите насоки). Тези оперативни помощи могат да бъдат обявени за съвместими за пълния размер на непокритите оперативни разходи, при условие че са спазени условията б) и г).

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

113. Публично финансиране, предоставено на авиокомпани за разкриване на нов маршрут или за ново разписание с по-чести услуги, които подобряват свързаността на съответния регион, ще се счита за съвместимо с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, ако са изпълнени следните кумулативни условия:

- а) Помощта се предоставя за маршрути, свързващи летище с по-малко от 3 милиона пътници годишно с друго летище в Общоевропейското авиационно пространство⁹³. Тези ограничения не се прилагат за маршрути, чиято изходна точка е летище в най-отдалечен регион с направление към съседни трети държави. Помощ за маршрути между летища с над 3 милиона пътници годишно⁹⁴ може да бъде предвидена само в извънредни и надлежно обосновани случаи, по-специално когато едно от летищата се намира в отдалечен регион, например в някой от най-отдалечените региони, на остров или в слабо населен регион. Когато една транспортна връзка (например двойка градове), по която ще лети новата линия или която е включена в ново разписание, вече се обслужва при същите условия от високоскоростна железопътна линия или от друго летище в същия регион на обслужване⁹⁵, тази нова линия не е допустима за помощ за започване на стопанска дейност.
- б) жизнеспособност в дългосрочен план: в ex ante бизнес план следва да докаже, че маршрутът, за който се предоставя помощ, ще стане рентабилен за авиокомпанията без публично финансиране след 24 месеца.
- в) допустими разходи и интензитет: помощта може да покрие 50 % от разходите, свързани с разкриването на нов маршрут или ново разписание с по-чести услуги за максимален период от 24 месеца. допустими са разходите, свързани с разкриването на нов маршрут или ново разписание с по-чести услуги.
- г) недискриминационно разпределение: всеки публичен орган, който планира да предостави помощ за започване на стопанска дейност на

⁹³ Решение на Съвета и на представителите на държавите членки на Европейския съюз, заседаващи в рамките на Съвета за подписване и временно прилагане на Многостранното споразумение между Европейската общност и нейните държави-членки и Република Албания, Босна и Херцеговина, Република България, Република Хърватска, Бившата югославска република Македония, Република Исландия, Република Черна гора, Кралство Норвегия, Румъния, Република Сърбия и Временната административна мисия на ООН в Косово относно създаването на Общо европейско авиационно пространство (ЕСАА) (ОВ L 285, 16.10.2006 г., стр. 1).

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

⁹⁵ За определението на термина „регион на обслужване“ вж. приложение I.

авиокомпания за нов маршрут, независимо дали през летище или не, трябва да оповести своевременно своите планове, като им осигури адекватна публичност, с което да даде възможност на всички заинтересовани авиокомпани да предложат своите услуги.

- д) натрупване: помощ за започване на стопанска дейност не може да се комбинира с други видове помощи, отпуснати за експлоатацията на един маршрут, включително помощи, изплатени в друга държава членка.

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

114. Помощ със социален характер в сектора на въздушните транспортни услуги се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 2, буква а) от ДФЕС, при условие че са спазени следните кумулативни изисквания⁹⁶:

- а) От помощта трябва действително да се възползват крайните потребители.
- б) Помощта трябва да е със социален характер, тоест тя по принцип трябва да обхваща само определени категории пътници, пътуващи по даден маршрут (например деца, хора с увреждания, хора с ниски доходи). Когато обаче въпросният маршрут свързва отдалечени региони, като например най-отдалечените региони, островите и рядко населените региони, помощта би могла да покрива цялото население на съответния регион.
- в) Помощта трябва да се предоставя без дискриминация по отношение на произхода на услугите, тоест на всички авиокомпани, които осигуряват тези услуги.

115. Комисията ще приема уведомления за схеми за помощ със социален характер.

7. НАТРУПВАНЕ

116. Максималните интензитети на помощ, приложим съгласно настоящите насоки, се прилагат независимо дали помощта за подпомагания проект се финансира изцяло с държавни ресурси или отчасти се финансира от Европейския съюз.

⁹⁶

Във връзка с оценката на помощ със социален характер, отпусната на индивидуални потребители, вж. например Решението на Комисията от 16.5.2006 г., N 169/2006 — Обединено кралство — Помощ за въздушни услуги със социален характер във високопланинските части и островите на Шотландия, ОВ С 272 от 9.11.2006 г., стр. 10, Решение на Комисията от 11.12.2007 г., N 471/2007 — Португалия — Социални надбавки за пътници, пребиваващи в автономна област Мадейра, и учащи се за услуги за въздушен транспорт между континентална Португалия и автономната област, ОВ С 46, 19.2.2008 г. и Решение на Комисията от 5.1.2011 г., N 426/2010 — Франция — Помощ със социален характер за определени категории пътници във връзка с въздушни услуги между La Réunion и континентална Франция, ОВ С 71 от 5.3.2011 г., стр. 5.

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

8. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

8.1. Годишно докладване

118. В съответствие с Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО⁹⁷ и Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004⁹⁸ г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 държавите членки трябва да представят на Комисията годишни доклади. Годишните доклади ще бъдат публикувани на интернет сайта на Комисията.

8.2. Прозрачност

119. Комисията счита, че са необходими допълнителни мерки, за да се подобри прозрачността на държавните помощи в Европейския Съюз. По-специално, трябва да бъдат предприети мерки, с които да се гарантира, че държавите членки, икономическите оператори, заинтересованата общественост и Комисията разполагат с лесен достъп до пълния текст на всички приложими схеми за помощ в авиационния сектор и до подходяща информация относно индивидуалните мерки за помощ, отпуснати по тези схеми.
120. Държавите членки трябва да публикуват на централен уебсайт или на отделен уебсайт, извличащ информация от множество страници в интернет, поне следната информация относно мерките за държавна помощ: пълния текст на одобрената схема за помощ или на решението за отпускане на индивидуална помощ, както и на разпоредбите за нейното прилагане, предоставящия орган, наименованието на отделните получатели, размера на помощта, интензитета на помощта, и очакваната полза от проекта за регионалното развитие и достъпа до региона. Тази информация се публикува след като е взето решението за предоставянето на помощта, съхранява се за период от най-малко 10 години и е на разположение на широката общественост без ограничения.

8.3. Мониторинг

121. Държавите членки трябва да гарантират, че се съхранява подробна документация за всички мерки по отпускане на помощ. В тази документация трябва да съдържа цялата информация, необходима за да се установи, че са спазени условията за допустимите разходи и максималния разрешен интензитет, когато са приложими. Тази документация трябва да се съхранява в продължение на 10 години от датата на отпускане на помощта и при поискване да се предоставят на Комисията.

⁹⁷ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

⁹⁸ ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.

8.4. Подходящи мерки

122. При необходимост държавите членки следва да изменят своите съществуващи схеми, за да бъдат приведени в съответствие с настоящите насоки в срок 12 месеца след публикуването им.
123. Държавите членки се приканват да изразят своето изрично и безусловно съгласие с предложените тук мерки в срок от два месеца от датата на публикуване на настоящите насоки в Официален вестник на Европейския съюз. Ако не получи отговор, Комисията ще приеме, че съответната държава членка не е съгласна с предложените мерки.

8.5. Прилагане

124. Настоящите насоки ще започнат да се прилагат от датата на публикуването им в Официален вестник на Европейския съюз и ще заменят Насоките на Общността относно прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и на член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в авиационния сектор⁹⁹ и Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища¹⁰⁰.
125. В контекста на развитието на авиационния сектор, и по-специално неговото либерализиране, Комисията счита, че разпоредбите на Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ¹⁰¹ не трябва да се прилагат към нерешени дела за неправомерна оперативна помощ за летища и авиокомпани, отпусната преди влизането в сила на настоящите насоки. Вместо това Комисията ще прилага настоящите насоки към всички дела за оперативна помощ (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление) за летища и авиокомпани дори когато помощта е била предоставена преди влизането в сила на настоящите насоки и преди началото на преходния период.
126. Що се отнася до инвестиционните помощи за летища, тези насоки ще се прилагат към инвестиционни помощи, за които е подадено уведомление или които са отпуснати след влизането в сила на настоящите насоки. Инвестиционни помощи за летищата, отпуснати преди влизането в сила на настоящите насоки, ще бъдат оценявани въз основа на Насоките за авиацията от 2005 г.

8.6. Преразглеждане

127. Комисията може да преразгледа тези насоки по всяко време и не по-късно от седем години след влизането им в сила. Преразглеждането ще се основава на фактическата информация и на резултатите от широки консултации, проведени от Комисията въз основа на данните, предоставени от държавите членки и заинтересованите страни. По-специално Комисията ще анализира напредъка

⁹⁹ ОВ С 350, 10.12.1994 г. стр. 5.

¹⁰⁰ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

¹⁰¹ ОВ С 119, 22.5.2002 г. стр. 22.

към постепенното премахване на оперативната помощ както за авиокомпаниите, така и за летищата.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ I — ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Посочените по-долу определения следва да се прилагат за целите на настоящите насоки. Определенията не засягат бъдещите пазарни, технологични и регулаторни промени.

„**помощ**“ е всяка мярка, която изпълнява всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС;

„**интензитет на помощ**“ е целият размер на помощта, изразен като процент от допустимите разходи. Всички цифри са суми преди приспадане на данъци или други такси. Когато помощта се отпуска под форма, различна от безвъзмездна помощ, нейният размер трябва да бъде еквивалентен по стойност на безвъзмездната помощ. Помощ, която се плаща на няколко вноски, трябва да се изчислява по нейната обща нетна настояща стойност в момента на отпускане на първата вноска, като се използва съответният референтен процент на Комисията за дисконтиране на стойността във времето. Интензитетът на помощ се изчислява за всеки получател;

„**авиокомпания**“ е всяка авиокомпания с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка или държава от Общоевропейското авиационно пространство съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността;

„**летищна такса**“ е цената или сумата, който се събира в полза на оператора на летището и се заплаща от ползвателите на летището за използването на съоръженията и услугите, които се предоставят изключително от оператора на летището и които са свързани с кацането, излитането, светлинната сигнализация и паркирането на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари. За целите на настоящите насоки летищните такси могат също да включват и такси, платени за услуги по наземно обслужване, и такси за централизираната инфраструктура за наземно обслужване;

„**летищна инфраструктура**“ е инфраструктурата и съоръженията, чрез които операторът на летището предоставя летищни услуги на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги. Сред тях са пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги. От летищната инфраструктура обаче се изключват инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности като паркинги за леки коли, магазини и ресторанти;

„**оператор на летище**“ е субект или група субекти, който/която упражнява икономическа дейност, състояща се от предоставяне на летищни услуги на авиокомпаниите;

„летищните приходи“ се състоят от летищните такси, от които се изваждат помощта за търговска реализация или стимулите, предоставени на авиокомпаниите от операторът на летището, приходите от невъздухоплавателни услуги (за които не се отпуска публична помощ), с изключение на публична помощ и компенсации за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт и услуги от общ икономически интерес, като не се отчитат евентуални приходи от дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт, и др.;

„летищни услуги“ са услугите, които оператор на летище или негово дъщерно дружество предоставя на авиокомпаниите, т.е. осигуряване на обслужването на въздухоплавателните средства от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че авиокомпаниите да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги. За целите на настоящите насоки летищните услуги могат също да включват предоставянето на услуги по наземно обслужване и централизираната инфраструктура за наземно обслужване;

„средният годишен пътничкопоток“ ще се определя въз основа на входящия и изходящия пътничкопоток през двете финансови години преди годината, в която се подава уведомление за помощта или се предоставя помощта, когато не е нужно да се отправя уведомление за нея. **„Капиталовите разходи“** са амортизацията на допустимите инвестиционни разходи в летищна инфраструктура и оборудване, включително съответните разходи за финансиране;

„недостигът на финансиране на капиталовите разходи“ се определя като разликата между инвестиционните разходи за първоначалната инвестиция и очакваните оперативни печалби от съответния инвестиционен проект, като се изключват евентуалните разходи за инфраструктура за дейности, които не са свързани с изпълнението на задача на публичната власт. Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби;

„регион на обслужване на летище“ по общо правило е географски пазар, който по принцип е разположен в радиус от около 100 километра или около 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак. Регионът на обслужване на едно летище може обаче да е различен и в него трябва да бъдат взети предвид особеностите на всяко конкретно летище. Големината и формата на региона на обслужване са различни за отделните летища и зависят от различните характеристики на летището, включително неговия бизнес модел, разположение и дестинациите, които обслужва;

„разходи за финансиране“ са разходите, свързани с дълговото и капиталовото финансиране на допустимите инвестиционни разходи на първоначалната инвестиция. С други думи при разходите за финансиране се взема предвид делът на всички лихви и възнаграждения на собствения капитал, който отговаря на финансирането на допустимите инвестиционни разходи на първоначалната инвестиция, като се изключват финансирането на оборотния капитал, инвестициите в невъздухоплавателни услуги или други инвестиционни проекти;

„**дата на отпускане на помощта**“ е датата, на която държавата членка е поела правнообвързващ ангажимент да отпусне помощта, на който може да бъде направено позоваване пред национални съдилища;

„**допустими разходи**“ са разходите, свързани с първоначални инвестиции в летищна инфраструктура, включително разходите за планиране. Инвестиционните разходи за невъздухоплавателни дейности (по-специално паркинги, хотели, ресторанти и офиси) са недопустими. Инвестиционните разходи за оборудване за наземното обслужване, предназначено за наземни услуги, не са допустими. Следва да се изключат също разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт;

„**услуги за наземно обслужване**“ са услугите, които се предоставят на ползвателите на летище, както е описано в приложението към Директива 96/67/ЕО на Съвета относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността или всяко последващо законодателство;

„**първоначална инвестиция**“ е:

- i. инвестиция в летищна инфраструктура, свързана със: 1) изграждането на нова летищна инфраструктура; 2) разширяване на капацитета на съществуваща летищна инфраструктура; 3) разнообразяване на услугите, предоставяни от летището, в услуги които то не е предоставяло преди това; или 4) коренна промяна в бизнес модела на съществуващо летище или;
- ii. инвестиция в летищна инфраструктура, при условие че летището е прекратило своята дейност или е щяло да я прекрати без инвестицията. Само по себе си придобиването на акциите на дадено предприятие не се счита за първоначална инвестиция;

„**инвестиционна помощ**“ е помощта за покриване на „**недостига на финансиране на капиталови разходи**“ съгласно определението по-горе. Тя може да се състои както от авансово плащане от помощта (например за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и от помощ под формата на периодични вноски за покриване на капиталови разходи;

„**невъздухоплавателни дейности**“ са други търговски услуги за авиокомпаниите или други ползватели на летището, например спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, наем на помещения за магазини и ресторанти, паркинги за автомобили, хотели и др.;

„**оперативна помощ**“ е помощ за покриване на „**недостига на финансиране на оперативните разходи**“ съгласно определението по-долу. Те могат да бъдат отпуснати както под формата на периодични вноски за покриване на очаквани (периодични плащания на фиксирани суми) или реални оперативни разходи;

„**оперативните разходи**“ на едно летище са разходите за предоставяне на летищни услуги. Сред тях са категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите, администрацията и др., но за целите на настоящите насоки се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и всички други стимули, предоставени на авиокомпаниите от оператора на летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт.

„**недостиг на финансиране на оперативните разходи**“ са оперативните загуби на летището, т.е. разликата (изразена като нетна настояща стойност) между приходите на летището и оперативните разходи (съгласно определението по-горе) на оператора на летището;

„**разумен марж на печалба**“ е възвращаемостта на капитала, измерена например като вътрешна норма на възвращаемост („ВНВ“), която обикновено се очаква предприятието да постига от инвестиции с подобна степен на риск;

„**регионално летище**“ е летище с годишен пътничкопоток до 3 милиона души.

„**възстановимо авансово плащане**“ е заем за инвестиционен проект, който се изплаща на една или повече вноски, като условията за възстановяване зависят от резултата от инвестиционния проект;

„**започване на работа**“ е започването на строителни работи по инвестицията, или поемане на първия твърд ангажимент за поръчка на оборудване или други ангажименти, които правят инвестицията необратима, независимо от хронологичния им ред. Подготвителните дейности като получаването на разрешително и провеждането на предварителни проучвания за осъществимост не се считат за започване на работа;

„**разходи, свързани със започването на дейност**“ са разходи, възникнали от разкриването на нов маршрут или честота на полетите, които операторът на въздушния транспорт няма да понася постоянно. Примери за такива разходи са разходите за маркетинг и реклама, които възникват в началото, когато се рекламира новия маршрут. Те могат да включват инсталационните разходи, понесени от авиокомпанията на съответното регионално летище във връзка с разкриването на маршрута. Обратно, не може да се отпуска помощ за стандартни оперативни разходи като наем или амортизация на въздухоплавателното средство, гориво, заплати за екипажа и др.;

„**общите разходи**“ на летището са капиталовите и оперативните разходи на летището.

ПРИЛОЖЕНИЕ II — ПРЕГЛЕД НА ПОДХОДА НА ПОЛИТИКАТА ЗА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В АВИАЦИОННИЯ СЕКТОР

Фигура 1: Контекст и цели на модернизиранието на държавната помощ („МДП“)



Фигура 2: Преглед на подхода към политиката за държавни помощи в авиационния сектор



ПРИЛОЖЕНИЕ III — ОБОБЩЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА ЗА СЪВМЕСТИМОСТ

Фигура 3: Преглед на условията за съвместимост на помощите за летища

Условия за съвместимост	Инвестиционна помощ за летища	Оперативна помощ за летища								
Общи принципи за съвместимост	<ul style="list-style-type: none"> • Принос за ясно определена цел от общ интерес; • Липса на пазарни резултати: за да бъде ефикасна, помощта трябва да отговаря на ясно определена пазарна неефективност или неравнопоставеност; • Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката; • Наличие на стимулиращ ефект; • Пропорционалност/ограничаване на помощта до необходимия минимум; • Избягване на неоправдани отрицателни ефекти; • Прозрачност 									
Достъп до инфраструктурата	Отворен за всички потенциални ползватели, а не само за един конкретен ползвател									
Допустими разходи	Разходи, свързани с инвестиции в летищна инфраструктура и оборудване, с изключение на инвестиционни разходи за невъздухоплавателни дейности	Оперативни разходи на летището								
Големина на летището въз основа на средния годишен пътничкопоток и максимален интензитет на помощ	<table> <tr> <td>> 5 милиона</td> <td>0% (не се отпуска помощ)</td> </tr> <tr> <td>3—5 милиона</td> <td>до 25 %</td> </tr> <tr> <td>1—3 милиона</td> <td>до 50 %</td> </tr> <tr> <td>< 1 милион</td> <td>до 75 %</td> </tr> </table>	> 5 милиона	0% (не се отпуска помощ)	3—5 милиона	до 25 %	1—3 милиона	до 50 %	< 1 милион	до 75 %	< 3 милион
> 5 милиона	0% (не се отпуска помощ)									
3—5 милиона	до 25 %									
1—3 милиона	до 50 %									
< 1 милион	до 75 %									
Инструмент за помощ	<p><u>За летища с < 3 милиона пътници годишно</u>: пряка безвъзмездна помощ, възстановими авансови плащания, кредит при облекчени условия, гаранции и др.</p> <p><u>За летища с > 3 милиона пътници годишно</u>: възстановими авансови плащания</p>	<i>Ex ante</i> под формата на фиксирана еднократна сума, която покрива очаквания недостиг на финансиране на оперативните разходи (определен въз основа на <i>ex ante</i> бизнес план) през преходен период до 10 години. Бизнес планът на летището трябва да проправи пътя към пълното покриване на оперативните разходи в края на преходния период.								
Постепенно премахване	Няма постепенно премахване	Преходен период до 10 години след влизането в сила на настоящите насоки.								
Изисквания за	<u>Схеми за помощ</u>									

уведомление за схеми за помощ и за индивидуални мерки за помощ	<ul style="list-style-type: none"> • летища с < 3 милиона пътници годишно <u>Индивидуални уведомления:</u> <ul style="list-style-type: none"> • летища с > 3 милиона пътници годишно • смесени летища за пътнически/товарни полети с > 200 000 тона товари годишно • разширяване на летище за пътнически полети до смесено летище или летище за товарни полети • помощ за летище, ако в същия регион на обслужване са разположени и други летища¹⁰²
--	--

Фигура 4: Преглед на условията на съвместимост за оперативна помощ за авиокомпани

Условия за съвместимост	Помощи за започване на дейност, отпуснати за авиокомпани
Големина на летището	<ul style="list-style-type: none"> • < 3 милиона пътници годишно • При изключителни обстоятелства (например изолирани райони, като най-отдалечените региони) > 3 милиона пътници годишно
Достъп до инфраструктура/недискриминация	Недискриминационно разпределение
Равнище на летищните такси/интензитет на помощта интензитет на помощта.	50 % от разходи за започване на дейност
Допустими разходи	Разходи за започване на дейност
Натрупване	Правило за ненатрупване с други видове помощ
Други условия	Дългосрочна жизнеспособност/рентабилност на маршрута за авиокомпанията без помощ след 24 месеца.
Изисквания за уведомление за схеми за помощ	<u>Схеми за помощ:</u> <ul style="list-style-type: none"> • летища с < 3 милиона пътници годишно

¹⁰²

За определение на термина „регион на обслужване“ вж. приложение I.