

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2023/1683 НА КОМИСИЯТА

от 26 юли 2022 година

относно мярката SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), приложена от Франция в полза на оператора на летище La Rochelle и на определени авиокомпаниии, опериращи на това летище

(нотифицирано под номер C(2022) 5145)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с тези членове ⁽²⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1 ПРОЦЕДУРА

- (1) С писма от 28 юли 2008 г., 20, 22 и 23 септември 2008 г., 1 и 21 октомври 2008 г. и 20 ноември 2008 г. редица граждани са подали до Комисията жалби относно предимства, за които се твърди, че са били предоставени на авиокомпанията Ryanair на летище La Rochelle-Île de Ré (летището), и финансови вноски, за които се твърди, че летището е получило. Жалбите са позовават на доклада за окончателните констатации на Регионалната сметна палата на Poitou-Charentes („CRC“) от 13 май 2008 г. („доклад на CRC“) относно управлението на Търговско-промишлената палата („ТПП“) на La Rochelle.
- (2) С писмо от 17 март 2009 г. Комисията изпрати на френските власти неупотребявана версия на жалбите и поиска от тях да представят коментарите си по въпросните мерки. Това писмо беше изпратено от Комисията отново на 25 май 2011 г. С писмо от 20 юни 2011 г. френските власти поискаха удължаване на крайния срок за отговор до 26 юли 2011 г., на което Комисията се съгласи с писмо от 21 юни 2011 г. Френските власти поискаха допълнително удължаване на крайния срок за отговор до 26 август 2011 г., което със свое писмо от 28 юли 2011 г. Комисията също прие. С писмо от 30 август 2011 г. френските власти накрая изпратиха исканите отговори.

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., на мястото на членове 87 и 88 от Договора за ЕО влизат в сила съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). По същество двете двойки разпоредби са идентични. За целите на настоящото решение позоваването на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбира като позоваване съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е необходимо. С ДФЕС се въвеждат също някои промени в терминологията, например „Общност“ се заменя със „Съюз“, „общ пазар“ се заменя с „вътрешен пазар“, а „Първоинстанционен съд“ се заменя с „Общ съд“. В настоящото решение се използва терминологията от ДФЕС.

⁽²⁾ ОВ С 130, 4.5.2012 г., стр. 10 и ОВ С 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

- (3) С писмо от 11 април 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от Ryanair, които отговори с писмо от 22 юли 2011 г. С писмо от 14 октомври 2011 г. Комисията изпрати на Франция тези коментари за становище. Тъй като не беше получен отговор, на 16 ноември 2011 г. Комисията изпрати напомнително писмо. С писмо от 21 ноември 2011 г. френските власти уведомиха Комисията, че не желаят да отговорят на коментарите на Ryanair.
- (4) С писмо от 8 февруари 2012 г. Комисията информира Франция за решението си („решението за откриване на процедурата“) да започне процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), относно помощта, евентуално предоставена от ТПП на авиокомпаниите Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet и Buzz.
- (5) С писмо от 22 февруари 2012 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. С писмо от 12 март 2012 г. Франция поиска ново удължаване на крайния срок за отговор на исканията за допълнителна информация, отправени с решението за откриване на процедурата и с писмото от 22 февруари 2012 г. На 13 април 2012 г. Франция представи своите коментари заедно с информацията и документите, които Комисията поиска с решението за откриване на процедурата. Тъй като определена информация липсваше, на 19 април 2012 г. Комисията изпрати на Франция напомнително писмо. С писмо от 27 април 2012 г. френските власти накрая изпратиха своите отговори.
- (6) На 16 април 2012 г. Ryanair изпрати на Комисията коментарите си по други случаи, свързани с компанията, и помоли Комисията да ги вземе под внимание за всички дела за държавна помощ, свързани с Ryanair.
- (7) Решението на Комисията беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾ на 4 май 2012 г. Комисията прикани заинтересованите страни да предоставят своите коментари относно въпросните мерки в рамките на един месец след датата на публикуването.
- (8) С писмо от 16 юли 2012 г. Комисията отново поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писмо от 16 август 2012 г. (и поправката към него от 5 септември 2012 г.).
- (9) Комисията получи коментари от заинтересованите страни. ТПП представи коментарите си на 24 юли 2012 г. На 1 юни 2012 г. коментарите си представи дъщерното дружество на Ryanair — Airport Marketing Services („AMS“). Освен това на 1 юни 2012 г., на 3 юни 2013 г., на 3 февруари 2014 г. и на 10 април 2015 г. Ryanair представи серия коментари и икономически анализи, подготвени от консултантско дружество за икономически анализи (Oxera).
- (10) Комисията получи коментари и от редица други заинтересовани страни, включително публични предприятия ⁽⁴⁾, дружества ⁽⁵⁾, сдружения ⁽⁶⁾ и физически лица.
- (11) В допълнение на 11 април 2013 г., 23 декември 2013 г., 9 и 31 януари 2014 г., 7 февруари 2014 г., 28 март 2014 г., 27 януари 2015 г., 7 декември 2015 г. и 1 април 2019 г. Ryanair представи набор от общи бележки, всички те отнасящи се до няколко дела за държавна помощ, инициирани от Комисията и свързани с Ryanair. На 15 и 29 септември 2014 г. Ryanair представи и доклади за икономически анализ, изготвени от Oxera във връзка с няколко дела за държавна помощ, включващи Ryanair.

⁽³⁾ ОВ С 130, 4.5.2012 г., стр. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur [Консултанти по външна търговия] (30.5.2012 г.), Департамент Charente-Maritime (8.6.2012 г.), Office de Tourisme de La Rochelle [Туристическа служба на La Rochelle] (4.6.2012 г.), Търговско-промишлена палата на Poitou-Charentes (1.6.2012 г.), Търговско-промишлена палата на Angoulême (4.6.2012 г.), Charente-Maritime Tourisme [Съвет по туризма на Charente-Maritime] (1.6.2012 г.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Орган на агломерация La Rochelle] (4.6.2012 г.), Кметство на Royan (29.5.2012 г.), Vendée Tourisme [Съвет по туризма на Vendée] (30.5.2012 г.) и регион Poitou-Charentes (10.7.2012 г.).

⁽⁵⁾ Doc Services (18.5.2012 г.), Fontaine Pajot (21.5.2012 г.), Le Richelieu (25.5.2012 г.), Atlandis (26.5.2012 г.), Le Relais du Bois (30.5.2012 г.), Groupe Cafés Merling (31.5.2012 г.), Grand Pavois (30.5.2012 г.), Cuisines Villeger (23.5.2012 г.), Irium (4.6.2012 г.), Sogerma (29.5.2012 г.), La Rochelle Evénements (29.5.2012 г.).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux [сдружение на местната общност] (21.5.2012 г.), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Сдружение на хотелиерите на La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012 г.), Envol Vert [сдружение за околната среда] (3.6.2012 г.), Ile de Ré Tourisme [Съвет по туризма на Ile de Ré] (1.6.2012 г.), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Сдружение на специалистите по ветроходство на La Rochelle] (30.5.2012 г.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Сдружение на туристическите информационни центрове в департамент Charente-Maritime (UDOTSI)] (1.6.2012 г.), Destination La Rochelle (25.5.2012 г.).

- (12) С писма от 15 юни 2012 г., 3 май 2013 г., 9 и 23 януари 2014 г., 4 февруари 2014 г., 2 юли 2014 г., 12 септември 2014 г., 19 май 2015 г., 16 декември 2015 г. и 17 май 2019 г. Комисията изпрати на Франция коментарите на заинтересованите страни. Комисията даде възможност на Франция да отговори на тези коментари. Франция отговори на тези писма на 13 юли 2012 г., 25 юли 2012 г., 29 януари 2014 г., 23 май 2014 г., 18 декември 2015 г. и 24 юни 2019 г. В писмото си от 13 юли 2012 г. Франция уведоми Комисията, че няма забележки по отношение на представените коментари, независимо от онези, които вече беше изпратила във връзка със случая с летище Marseille Provence ⁽⁷⁾. В допълнение с писма от 25 юли 2012 г., 29 януари 2014 г., 23 май 2014 г. и 18 декември 2015 г. Франция информира Комисията, че не желае да представи забележки по коментарите от трети страни.
- (13) Комисията изпрати писма на Франция и на заинтересованите трети страни, които вече бяха представили коментари, уведомявайки ги за намерението си да направи оценка на съвместимостта на въпросните мерки за помощ с вътрешния пазар въз основа на Насоките на ЕС относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите ⁽⁸⁾ („насоките от 2014 г.“). Комисията прикани получателите на тези писма да представят коментари в тази връзка ако желаят. В допълнение на 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽⁹⁾ беше публикувана покана към Франция и заинтересованите трети страни да представят коментарите си в тази връзка.
- (14) На 19 март 2014 г. Франция представи своите коментари по Насоките от 2014 г.
- (15) Комисията получи коментари от ТПП (11 юни 2014 г.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Орган на агломерация La Rochelle] (6 юни 2014 г.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Сдружение на туристическите информационни центрове в департамент Charente-Maritime (UDOTSI)] (13 май 2014 г.), Търговско-промишлена палата на Angoulême (7 май 2014 г.), Irium Holding Group SAS (2 май 2014 г.), Groupe Cafés Merling (30 април 2014 г.) и НПО за транспорт и околна среда (13 май 2014 г.). С писмо от 2 юли 2014 г. различните коментари бяха препратени на Франция, която не пожела да отговори.
- (16) С писмо от 19 май 2015 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писма от 4 август 2015 г., 18 ноември 2015 г., 4 декември 2015 г. и 14 март 2016 г.
- (17) С писмо от 18 ноември 2016 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писма от 20 декември 2016 г., 15 февруари 2017 г., 11 юли 2017 г. и 20 юли 2017 г.
- (18) С писмо от 29 март 2017 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писмо от 18 август 2017 г.
- (19) С писмо от 19 май 2017 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писма от 18 август 2017 г. и 15 ноември 2017 г.
- (20) С писмо от 18 август 2017 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писмо от 16 април 2018 г.
- (21) С писмо от 5 декември 2017 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писмо от 16 февруари 2018 г.
- (22) С писмо от 9 април 2019 г. Комисията поиска от Франция да предостави допълнителна информация. Франция отговори с писмо от 21 юни 2019 г.

2 ЛЕТИЩЕ LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Летище La Rochelle-Île de Ré се намира в La Rochelle, в департамент Charente-Maritime във Франция, на 5 km северозападно от La Rochelle и на 2 km от моста Île de Ré. То е отворено за национални и международни търговски полети.

⁽⁷⁾ Решение (ЕС) 2016/1698 на Комисията от 20 февруари 2014 г. относно мерки SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), приведени в действие от Франция в полза на летище Marseille Provence и на авиокомпаниите — ползватели на летището (ОВ L 260, 27.9.2016 г., стр. 1).

⁽⁸⁾ Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽⁹⁾ ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

- (24) През 1936 г. френската държава, град La Rochelle и ТПП приемат решение да открият летище. Това решение попада в обхвата на закона от 20 юни 1933 г. за изменение на Закона от 9 април 1898 г. за търговските палати. В закона от 9 април 1898 г. за търговските палати в първоначалната му редакция е посочено, че „търговско-промишлените палати може да бъдат обявени за концесионери на концесии за строителство или да им бъдат възлагани обществени услуги, по-специално свързани с морски пристанища и водни пътища“. Със закона от 20 юни 1933 г. обхватът на тази разпоредба е разширен и включва и летищата. Летището е открито през 1939 г.
- (25) Основната писта на летището е дълга 2 255 метра и широка 45 метра. Франция счита, че теоретичният максимален годишен капацитет на летището е 700 000 пътници.
- (26) Летището се експлоатира от ТПП, която е и негов собственик. Счетоводството на летищното подразделение („летищно подразделение“ или „ТПП-Летище“) е отделено от това на общото подразделение на ТПП („общо подразделение на ТПП“) ⁽¹⁰⁾.
- (27) В Table 3 по-долу е представен общ преглед на пътничопотока на летище La Rochelle през последните години. Съгласно точка 15 от Насоките на Общността от 2005 г. за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища ⁽¹¹⁾ („Насоките от 2005 г.“), летище La Rochelle е категория D, т.е. „малко регионално летище“.
- (28) През разследвания период летището е използвано най-вече от нискотарифни авиокомпаниите, а именно Ryanair, Airlinair (преименувана през 2013 г. на Hop), Flybe, easyJet, Jet2 и Buzz. Маршрутите се обслужват целогодишно или сезонно, а при чартърните полети — на ad-hoc база. Летището се използва също за полети с развлекателна цел, военни полети и полети на официалните служби.
- (29) Според Франция маршрутите, които са експлоатирани през периода, обхванат от официалната процедура по разследване, са следните:

Таблица 1

Въздушно движение, обслужвано на летище La Rochelle от 2001 г. до 2006 г.

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Търговски движения	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
от които: редовни маршрути	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
други	214	185	150	214	152	227
Движения на туристически и стопански въздухоплавателни средства	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
от които: частни въздухоплавателни средства и такива, които принадлежат на авиоклубове	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
въздухоплавателни средства, принадлежащи на авиоклубове	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Движения на военни самолети и самолети на официалните служби	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Други (включително полети за специализирани авиационни услуги)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Общо движения	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Общото подразделение на ТПП отговаря за останалите дейности на ТПП, като например представяне на интересите на предприятията в региона La Rochelle. Освен това то предоставя услуги за тези предприятия, като предлага съдействие при създаването, развитието и прехвърлянето на предприятие и осигурява начално и продължаващо обучение.

⁽¹¹⁾ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Пътникопоток по редовни маршрути	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle-Paris	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle-Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle-London	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle—Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle—Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle—Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle—Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle—Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle-Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Пътници с други търговски полети	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
от които: вътрешни	2 381	740	497	1 313	367	1 067
международни	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Общ брой на качилите се или слезли пътници	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
От които пътници, преминаващи транзитно (преброени само веднъж)	57	128	31	62	0	16
Товарни превози	0	0	0	0	0	0

Източник: френските власти

Стартиране на редовни полети:

- (4) Маршрут La Rochelle—London, пуснат на 5 април 2001 г.
- (5) Маршрут La Rochelle—Paris, преустановен на 1 октомври 2001 г.
- (6) Маршрут La Rochelle—Paris, поет от Air Jet на 15 юли 2002 г., след това от Air Atlantique през май 2003 г. и впоследствие преустановен на 31 декември 2004 г.
- (7) Маршрут La Rochelle—Bordeaux, изпълняван от Air Jet от 15 юли до 19 август 2002 г.
- (8) Маршрут La Rochelle—London, преустановен през април 2003 г. (придобиване на Buzz от Ryanair)
- (9) Маршрут La Rochelle—Southampton, пуснат на 24 юни 2004 г. от Flybe
- (10) Маршрут La Rochelle—Lyon (през Poitiers), пуснат на 14 октомври 2004 г. от Airlinair
- (11) Маршрут La Rochelle—Birmingham, пуснат на 27 март 2005 г. от Flybe
- (12) Маршрут La Rochelle—Dublin, пуснат на 29 април 2006 г. от Ryanair
- (13) Маршрут La Rochelle—Bristol, пуснат на 21 юли 2006 г. от easyJet

Таблица 2

Въздушно движение, обслужвано на летище La Rochelle от 2007 г. до 2011 г.

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Търговски движения	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
от които: редовни маршрути	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
други	329	422	330	414	433
Движения на туристически и стопански въздухоплавателни средства	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
от които: частни въздухоплавателни средства и такива, които принадлежат на авиоклубове	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
въздухоплавателни средства, принадлежащи на авиоклубове	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Движения на военни самолети и самолети на официалните служби	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Други (включително полети за специализирани авиационни услуги)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Общо движения	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Пътникопоток по редовни маршрути	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle—Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle—London (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle—Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle—Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle—Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle—Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle—Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle—London (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle—Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle—Edinburgh ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle—Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle—Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle—Brussels ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle—Nice ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle—Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle—Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle—Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle—Paris ⁽¹²⁾					6 490
Пътници с други търговски полети	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Общ брой на качилите се или слезли пътници	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
От които пътници, преминаващи транзитно (преброени само веднъж)	489	807	245	170	366
Товарни превози	0	0	0	0	0

Източник: френските власти

Стартиране на редовни полети:

- (1) Маршрут La Rochelle—Manchester, пуснат от Flybe на 22 май 2007 г.
 - (2) Маршрут La Rochelle—London Gatwick, пуснат от easyJet на 14 юли 2007 г.
 - (3) Маршрут La Rochelle—Glasgow, пуснат от easyJet на 3 май 2008 г.
 - (4) Маршрут La Rochelle—Edinburgh, пуснат от Jet2 на 17 май 2008 г.
 - (5) Маршрут La Rochelle—Leeds Bradford, пуснат от Jet2 на 24 май 2008 г.
 - (6) Маршрут La Rochelle—Cork, пуснат от Aer Arann на 24 май 2008 г.
 - (7) Маршрут La Rochelle—Brussels, пуснат от Ryanair на 5 юни 2009 г.
 - (8) Маршрут La Rochelle—Nice, пуснат от Airlinair на 16 май 2009 г.
 - (9) Маршрут La Rochelle—Cork, пуснат от Ryanair на 1 юни 2010 г.
 - (10) Маршрут La Rochelle—Oslo, пуснат от Ryanair на 2 април 2010 г.
 - (11) Маршрут La Rochelle—Porto, пуснат от Ryanair на 28 март 2011 г.
 - (12) Маршрут La Rochelle—Paris, пуснат от Airlinair на 8 април 2011 г.
-
- (30) В таблица 3 по-долу е показан общият брой входящи и изходящи пътници, използвали летището между 2000 г. и 2012 г.

Таблица 3

Трафик и движения на летище La Rochelle

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Пътници по редовни маршрути	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Пътници с други търговски полети	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Търговски движения	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Нетърговски движения	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Общо движения	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Товарни превози	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Източник: Френските власти, а за данните за 2012 г. — <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (данните за 2012 г. обхващат целия пътничкопоток).

3 ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

(31) Мерките, които са предмет на официалната процедура по разследване, се отнасят до:

- финансова помощ, предоставена на летищния оператор от различни публични институции и органи от 2001 г. до откриването на официалната процедура по разследване на 8 февруари 2012 г.;
- различните споразумения, сключени от летищния оператор с авиокомпаниите от 2001 г. до откриването на официалната процедура по разследване на 8 февруари 2012 г.

3.1. Мерки в полза на летището

3.1.1. Финансиране на дейността

3.1.1.1. Субсидии за задачи на публичната власт

- (32) Между 2001 г. и 2011 г. публичните органи са финансирали различни задачи на публичната власт, изпълнявани от летище La Rochelle, свързани с безопасността и сигурността (вж. Table 4 по-долу). Това финансиране попада в обхвата на официалната процедура по разследване.
- (33) Според Франция финансирането покрива разходите за задачите на публичната власт, чието изпълнение е задължение на летищните оператори, а плащането — на държавата. Финансирането е в рамките на общата система на финансиране на задачи на публичната власт във френските летища, както е определено в националното законодателство. Тази система се основава на данъчен налог — летищните такси — и допълнителен финансов инструмент. Контекстът и правилата за тези инструменти, както и задачите, финансирани с тях, вече са описани в редица неотдавнашни решения на Комисията ⁽¹²⁾. Комисията обаче желае да подчертае следните аспекти, които трябва да бъдат взети предвид при разглеждането на мерките, обхванати от настоящото решение.
- (34) По закон изпълнението на задачите, свързани със сигурността и безопасността, се възлага на летищните оператори ⁽¹³⁾. Те предприемат необходимите действия съгласно европейското и националното законодателство и покриват свързаните с това разходи. След това тези разходи им се възстановяват чрез летищната такса, приходите от която са предназначени изключително за покриване на разходите за задачи от общ интерес, свързани с безопасността и сигурността.
- (35) Принципиите на действие на този финансов инструмент и категориите разходи, които може да се покриват, са изложени подробно в два референтни текста ⁽¹⁴⁾. Летищната такса се събира от публични или частни предприятия, експлоатирани летищата; през последната календарна година, за която са налични данни, те са регистрирали данни за трафика (качване или слизване) над 5 000 транспортни единици (една транспортна единица = един пътник или 100 kg поща или товар).
- (36) Съгласно член 1609, двадесет и четвърта алинея от Общия данъчен кодекс „На всяко летище приходите от таксата са предназначени за финансиране на противопожарни и спасителни услуги, предотвратяване на опасностите от диви животни, мерки за сигурност и мерки за опазване на околната среда. Процент от приходите от таксата, определян ежегодно чрез [междуправително] постановление, се използва за финансиране на автоматично оборудване за граничен контрол чрез биометрична идентификация, монтирано в летищата. Размерът на налога се определя въз основа на нуждите на всяко летище от финансиране, като се вземат под внимание по-специално предоставените услуги в изпълнение на действащите разпоредби и очакваната тенденция при данните за трафика, разходите и останалите приходи на оператора.“

⁽¹²⁾ Вж. по-специално съображения 32 до 43 от Решение (ЕС) 2016/633 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33961 (2012/C), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited и Airport Marketing Services Limited (ОВ L 113, 27.4.2016 г., стр. 32), „решението за летище Nîmes“. Вж. също съображения 98 до 108 от Решение (ЕС) 2015/1227 от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109), „решението за летище Pau“.

⁽¹³⁾ Членове L.6332-3 и L.6341-2 от Транспортния кодекс.

⁽¹⁴⁾ Член 1609, двадесет и четвърта алинея от Общия данъчен кодекс относно летищната такса и Междуправително постановление от 30 декември 2009 г. относно условията за изготвяне на декларации от летищните оператори с цел определяне на размера на пътническия налог на летищната такса.

- (37) Следователно размерът на налога се определя ежегодно за всяко отделно летище въз основа на разходите за безопасност и сигурност, които трябва да бъдат покрити. За целта летищните оператори изготвят годишен отчет на разходите и предоставят данни за трафика. Тези отчети се изпращат на местния орган по безопасност на гражданското въздухоплаване, който ги проверява и одобрява в съответствие с действащото законодателство. Размерът на налога се изчислява от френския орган по гражданско въздухоплаване (*Direction générale de l'aviation civile*), който извършва допълнителна проверка на всички декларираните данни, като отчита кумулативните резултати от предходни години. След това размерът на налога се определя с междуведомствено постановление, публикувано във френския Официален вестник.
- (38) Освен това в член 1609, двадесет и четвърта алинея от Общия данъчен кодекс се посочва, че декларираните от летищните оператори данни може да бъдат предмет на проверка от френския орган по гражданско въздухоплаване.
- (39) Правилата за управление на този процес първоначално са определени в циркулярно писмо, а от 2010 г. се прилагат правилата, посочени в Междуведомственото постановление от 30 декември 2009 г. относно условията за изготвяне на декларации от летищните оператори с цел определяне на размера на пътническия налог на летищната такса. Правилата се прилагат по един и същи начин за всички френски летища.
- (40) Освен летищната такса операторът на летище La Rochelle е получил и държавни субсидии чрез Фонда за интервенции за летищата и въздушния транспорт („FIATA“). FIATA е създаден за допълване на приходите от летищните такси, които често са недостатъчни за летища със слаб трафик, тъй като те не могат да налагат прекомерно висока такса на своите потребители. През 2008 г. държавата е заменила FIATA с допълнителна такса върху летищната такса, в резултат на което размерът на таксата е по-висок от необходимото за покриване на разходите за безопасност и сигурност на определени летища. Това създава излишък, който се преразпределя към най-малките летища за допълване на приходите им от летищна такса.
- (41) Във връзка с изложената по-горе регулаторна процедура Франция изпрати на Комисията обобщен преглед на всички субсидии, отпуснати на летище La Rochelle от държавни средства за задачи на публичната власт. Тези субсидии са посочени в Таблица 4 по-долу:

Таблица 4

Разходи, свързани със задачи на публичната власт (сигурност и безопасност) и субсидии, изплатени на летището за тези задачи

Вид субсидия (в евро)	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	Общо
	ОБЕМ НА ТРАФИКА												
Пътникопоток (изходящи)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
	РАЗХОДИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ												
Пожарна и аварийна безопасност на въздухоплавателните средства и предотвратяване на опасностите от диви животни	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Междинна сума за безопасност	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
	РАЗХОДИ ЗА СИГУРНОСТ												
с — Съоръжения и устройства за проверка на регистрирания багаж	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d — Контрол на достъпа до ограничената зона	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e — Проверка на лица и ръчен багаж	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Междинна сума за сигурност (с+d+e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ												
Общо разходи за безопасност и сигурност (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Режийни разходи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	581 141
Такси за безопасност и сигурност на летищния оператор	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	11 082
(A) Общо разходи	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
	ЛЕТИЩНА ТАКСА												
Такса на пътник	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Вид субсидия (в евро)	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	Общо
Разходи на пътник	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Товарна такса	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	СРЕДСТВА												
Приходи от таксата	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Постъпления от допълнителна такса от 2008 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Субсидии от местната власт	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Други средства	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Субсидии за летището (предишни чрез FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(В) Общо средства	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	САЛДО												
Годишно салдо за задачи на публичната власт (В-А)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Кумулативно салдо	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Финансови такси	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Дисконтов процент	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Многогодишно салдо за задачи на публичната власт (дисконтирано кумулативно салдо)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Източник: френските власти

3.1.1.2. Предполагаемо занижено фактуриране на услуги, предоставени на летище La Rochelle от общото подразделение на ТПП

- (42) Общото подразделение на ТПП предоставя услуги, общи за нейните различни подразделения, включително летищното, най-вече счетоводни услуги, услуги във връзка с ИТ и човешки ресурси. В Table 5 по-долу са показани услугите, фактурирани от ТПП на летище La Rochelle.

Таблица 5

Суми, фактурирани от общото подразделение на ТПП на нейното летищно подразделение през разследвания период

	Обща администрация	Комуникации	Човешки ресурси	Счетоводство	ИТ	Проучвания/проекти	Разходи	Фактурирани вноски
2001 г.								33 160
2002 г.								100 000
2003 г.								100 000
2004 г.								100 000
2005 г.								100 000
2006 г.	100 000		62 000					162 000
2007 г.	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008 г.	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009 г.	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010 г.	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011 г.	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012 г.	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Източник: френските власти

- (43) Френските власти уточниха следните въпроси относно услугите, предоставяни на летище La Rochelle от ТПП:

- Общите административни разходи обхващат разходи, свързани с две подуслуги, а именно разходите за подуслугата „служители на изборни длъжности“, които се изчисляват според броя на урежданите въпроси на дневен ред, и разходите за услугата „генерална дирекция“, които се изчисляват според времето, изразходено от директора за всяка услуга.
- Относно комуникационното обслужване ТПП-Летище няма отдел по комуникации и използва комуникационните услуги на общото подразделение на ТПП. В края на годината разходите за комуникационно обслужване се изчисляват съобразно времето, изразходвано за всяка услуга и дейност и направените разходи за тях.
- Разходите за услугите във връзка с човешките ресурси зависят от броя на издадените фишове за заплати.

- Що се отнася до счетоводните услуги, определя се броят на счетоводните статии и разходите за услугата се разпределят пропорционално според броя на статиите.
- Разходите за ИТ услугата се изчисляват въз основа на разбивката на разходите за всеки ИТ елемент.
- За услугата проучвания/проекти времето, изразходвано за даден проект и/или задача, е критерият от най-голямо практическо значение.

(44) Освен това френските власти посочват, че фактурираните между 2001 г. и 2005 г. суми са еднократни плащания. През 2006 е въведен първият алгоритъм за разпределяне и след това в периода 2007—2012 г. алгоритмите за разпределяне са усъвършенствани. Алгоритъмът за разпределяне е средство за разпределяне на разходите с използване на фиксирано съотношение или процент в зависимост от естеството на непреките разходи, за да се определи делът, съответстващ на дадена стопанска дейност (и/или услуга). При алгоритмите за разпределяне се приема, че съществува пропорционална връзка между разходите и предоставената услуга. Показаните в Table 5 алгоритми за разпределяне се основават на шест различни критерия в зависимост от услугата, предоставена на летището от общото подразделение на ТПП. Алгоритмите за разпределяне се основават на допускания, независимо в коя област се използват. Поради това в конкретния случай — освен ако може да се докаже, че избраните фактори или методите на изчисляване, използвани за алгоритмите, са напълно нереалистични или със сериозни недостатъци — не може да се счита, че тези алгоритми са погрешни или подценени. Френските власти потвърдиха, че критериите, използвани като основа за алгоритмите за разпределяне, са обективни и подходящи.

(45) Накрая френските власти посочват фактурираните суми, както и тенденциите в данните за пътничекото между 2001 г. и 2012 г.

- От 2001 г. до 2005 г. е фактурирана обща сума 433 160 EUR. През същия период пътничекото е нараснал, но средногодишно остава под 100 000 пътници.
- През 2006 г. е фактурирана обща сума 162 000 EUR. През същата година броят на пътниците през летището е нараснал значително, достигайки 180 890, т.е. 42 % увеличение в сравнение с 2005 г.
- От 2007 г. до 2012 г. е фактурирана обща сума 1 386 000 EUR. През 2007 г. броят на пътниците е надхвърлил 200 000.

3.1.1.3. Предполагаемо завишено фактуриране на услуги, предоставени на летище Rochefort/Saint-Agnant от ТПП

(46) От 1 януари 2002 г. до 30 юни 2006 г. директорът на летище La Rochelle и един секретар са помагали за управлението и експлоатацията на летище Rochefort/Saint-Agnant („летище Rochefort“) съгласно споразумение за услуги, сключено в партньорство с Търговско-промишлената палата на Rochefort ⁽¹⁵⁾. На 11 юли 2001 г. ТПП на La Rochelle е избрана да управлява летище Rochefort след конкурентна тръжна процедура.

(47) Предметът на споразумението за услуги е управление и експлоатация на летище Rochefort, което обхваща такива аспекти като общи административни услуги, услуги, свързани със строителството и с доставката на оборудване, и услуги за потребителите.

(48) Общата стойност на предоставените услуги за целия срок на споразумението (2002 г.—2006 г.) е 991 235 EUR ⁽¹⁶⁾. ТПП на La Rochelle е получила 293 264 EUR за тези услуги.

⁽¹⁵⁾ Тези услуги са предоставени в съответствие със споразумение между консорциум, включващ ТПП на Rochefort и ТПП на La Rochelle от една страна, и Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [Общ орган на летище Rochefort], от друга.

⁽¹⁶⁾ Таблица 21 в доклада на CRC.

3.1.1.4. Подлежащи на връщане аванси, предоставени от общото подразделение на ТПП

Таблица 6

Разбивка на подлежащите на връщане аванси през периода 2001—2012 г.

(в евро)

Година	Аванси
2001 г.	405 887
2002 г.	233 872
2003 г.	-
2004 г.	875 355
2005 г.	1 756 644
2006 г.	-
2007 г.	718 708
2008 г.	1 419 571
2009 г.	1 015 624
2010 г.	131 034
2011 г.	179 406
2012 г.	325 098
Общо за 2001—2012 г.	7 061 199

Източник: френските власти

- (49) От 2001 г. до 2012 г. общото подразделение на ТПП е извършило плащания на подлежащи на връщане аванси на летището в размер на обща кумулативна сума 7 061 199 EUR. Тези аванси са отпуснати без изискване за приходи от инвестиции. Според Франция това са заеми, които летището трябва да върне. Тези заеми са отбелязани в баланса на общото подразделение на ТПП като активи, а в баланса на летището като пасиви, като ТПП е използвала авоарите от недвижими имоти на летището като обезпечение за гарантиране на връщането на заемите.
- (50) Френските власти посочват, че целта на подлежащите на връщане аванси е била да се осигури на летището необходимата ликвидност за започване на инвестиционни проекти, свързани с инфраструктурата, от една страна, и от друга — да се балансира бюджетът и по този начин да се покрие (временно, тъй като става въпрос за авансови плащания) текущият дефицит на летището.

3.1.1.5. Финансово участие на местни власти в мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle

- (51) ТПП е получила субсидии от регион Poitou-Charentes, департамент Charente-Maritime и Communauté d'Agglomération de La Rochelle, за да допринесе за мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle. В Table 7 е представен преглед на тези различни субсидии.

Таблица 7

Очаквани финансови вноски от различни местни власти и действително платени от тях за мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle

(в евро)

Очаквани финансови вноски	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 ⁽¹⁾	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013
Департамент Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Регион Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
ОБЩО			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Действително платени финансови вноски	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013
Департамент Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Регион Poitou-Charentes			115 000		85 000								
ОБЩО			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Източник: френските власти

⁽¹⁾ Съгласно предоставената от френските власти информация, между 2007 г. и 2009 г. не са изплащани финансови вноски за мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle.

- (52) Тези вноски са изплащани съгласно споразумения между ТПП от една страна и департамент Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle и регион Poitou-Charentes от друга страна.
- (53) Френските власти бяха в състояние да предоставят на Комисията само две споразумения, сключени през 2010 г.: едното с департамент Charente-Maritime, а другото с Communauté d'Agglomération de La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) Съгласно двете споразумения от 2010 г. департамент Charente-Maritime и Communauté d'Agglomération de La Rochelle се ангажират да финансират част от „мерките за популяризиране, които ТПП планира да предприеме, насочени към чуждестранните туристи, и по-конкретно пазарите в Лондон, Дъблин, Осло и Брюксел, тъй като се изпълняват полети към тези градове“ ⁽¹⁸⁾. В споразуменията обаче не е определен видът на мерките за популяризиране, които трябва да се прилагат от ТПП или от доставчиците на услуги. По-специално в споразуменията не е посочен фактът, че доставчиците на услуги ще са авиокомпаниии или техни дъщерни дружества.

3.1.2. Безвъзмездни средства за инвестиции

- (55) Между 2001 г. и 2005 г. няколко местни органа и Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) са отпуснали на летище La Rochelle субсидии („безвъзмездни средства за инвестиции“) за финансирането на различни инвестиции на обща стойност 3 милиона евро (вж. Table 8 по-долу):
- Общият съвет на Charente-Maritime е предоставил на летището средства за оборудване в размер на 46 000 EUR през 2001 г. и в размер на 744 000 EUR през 2005 г.;
 - през 2005 г. Регионалният съвет на Poitou-Charentes е предоставил на летището средства за оборудване в размер на 744 000 EUR;
 - през 2005 г. Communauté d'Agglomération de La Rochelle е предоставила на летището средства за оборудване в размер на 967 000 EUR;
 - през 2005 г. ЕФРР е отпуснал на летището субсидия в размер на 485 000 EUR.
- (56) С тези безвъзмездни средства са финансирани редица инвестиции, включително:
- изграждането на нова зала за заминаващи и пристигащи пътници;
 - укрепването, удължаването и разширяването на пистата;
 - укрепването и разширяването на пътеката за рулиране;
 - укрепването и разширяването на местостоянките;
 - изграждането на утайтелен басейн за приважване на летището в съответствие със Закона за водите.
- (57) Френските власти уточняват също така, че инвестициите са били предназначени по-специално да се гарантира, че самолетите, които европейските авиокомпаниии обикновено използват (B737, A320), могат да се експлоатират безопасно чрез разширяване на пистата до 45 метра (летище La Rochelle е било едно от малкото търговски летища с писта широка 30 метра) и удължаването ѝ със 115 метра в западна посока (с цел частично преодоляване на въздействието на изместения праг на ПИК върху дистанцията за кацане), както и чрез приготвяне на пътеките за рулиране и пероните, за да могат самолетите да се движат безопасно. Освен това определени инвестиции са дали възможност на летището да изпълнява задълженията си за опазване на околната среда (Закон за водите).
- (58) Френските власти посочват, че летище La Rochelle не е получило безвъзмездни средства за финансиране на изграждането на платен паркинг през 2006 г. и за неговото последващо разширяване през 2008 г.
- (59) В Table 8 е представен преглед на всички инвестиционни мерки, за които са отпуснати безвъзмездни средства за инвестиции.
- (60) Според френските власти частта от инвестициите, която не е покрита от безвъзмездни средства, е финансирана от ТПП — собственик и оператор на летището.

⁽¹⁷⁾ Тези споразумения бяха изпратени на Комисията на 4 юни 2012 г.

⁽¹⁸⁾ Уводни бележки в споразуменията между ТПП и департамент Charente-Maritime и Communauté d'Agglomération de La Rochelle, подписани съответно на 29 юни 2010 г. и на 16 юли 2010 г.

Таблица 8

Преглед на всички мерки, за които са отпуснати безвъзмездни средства за инвестиции

(в евро)

Вид на инвестицията	Обща стойност на инвестицията	Дата на отпускане на субсидията	Финансиращ публичен орган	Размер на субсидията
Ремонт и осъвременяване (включително на пистата)	5 876 000	4.1.2001 г.	Общ съвет	46 000
		2.12.2005 г.	ЕФРР	485 000
		29.10.2004 г.	Общ съвет	744 000
		14.3.2005 г.	Регионален съвет	744 000
		23.3.2005 г.	Communauté d'agglomération	967 000
ОБЩО				2 986 000

Източник: френските власти

3.2 Мерки в полза на авиокомпаниите**3.2.1. Бележки относно летищните такси**

- (61) Според Франция цените на всички летищни услуги, предоставяни от летищния оператор на различните ползватели на летището, се определят в съответствие с неговата таблица с параметри за стандартизиране на таксите за летищни услуги. Всяка предложена такса се представя на Икономическия консултативен комитет („Сосоесо“) за становище и по този начин се дава възможност за консултиране с ползвателите на летището (авиокомпаниите, работнически съюзи, дружества, извършващи полети за специализирани авиационни услуги, сдружения) относно таксите, които са в сила. Следователно според Франция увеличението в несвързаните с въздухоплаване такси се представят на Сосоесо ежегодно. Всяка такса, предложена от оператора, се изпраща и на префекта на департамента, преди да влезе в сила, заедно със становището на Сосоесо.
- (62) Франция изпрати на Комисията таблиците с параметри за стандартизиране на таксите за летищни услуги, прилагани от 2001 г. до 2013 г. Франция изпрати на Комисията и всички становища, дадени от Сосоесо между 2001 г. и 2013 г., но не и за 2005 г., тъй като Сосоесо не е заседавал през тази година.
- (63) Франция посочи също така, че таксата за осветяване на пистата се заплаща от авиокомпаниите в зависимост от това дали се прилагат правилата за гражданско въздухоплаване, които регулират движението през нощта или при лошо време (в такива случаи аеронавигационната служба отговаря за определяне дали трябва да се използва осветление или не), или ако пилотът поиска осветяване. Според френските власти необходимата информация за това дали по време на движение на дадено въздухоплавателно средство е използвано осветление или не се предоставя от аеронавигационната служба на La Rochelle, което позволява на оператора да фактурира сумата на авиокомпанията.
- (64) Франция посочва, че летището получава следните несвързани с въздухоплаването такси: i) такси за ползване на държавно имущество (фиксирана част и променлива част въз основа на реализирания оборот) за следните дейности: паркинги, фирми за коли под наем, хангари за въздухоплавателни средства, ресторанти, магазини, реклама и ii) различни услуги, предлагани срещу такса.

3.2.2. Споразумения с авиокомпаниите

- (65) Разследването на Комисията обхваща споразуменията, с които се определя заплащането за предоставени от летището услуги за въздухоплавателните дейности на авиокомпаниите („споразумения за летищни услуги“) и тези, с които се определя заплащането за услуги за маркетинг, предоставени на летището от авиокомпаниите („споразумения за услуги за маркетинг“), сключени между ТПП и авиокомпаниите от 2001 г. до откриването на официалната процедура по разследване на 8 февруари 2012 г.

- (66) Комисията разгледа споразуменията за летищните такси и/или споразуменията за услуги за маркетинг, сключени между ТПП и следните авиолинии: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz и easyJet.

3.2.2.1. Споразумения, сключени с Ryanair/AMS

- (67) Според Франция следващата таблица съдържа всички споразумения, сключени от ТПП с Ryanair и AMS през разследвания период:

Таблица 9

Списък на споразуменията, сключени между ТПП и Ryanair/AMS

№	Споразумения	Дата на сключване	Период, обхванат от споразумението
1	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	10.12.2003 г.	1.5.2003 г.—30.4.2006 г.
A	Споразумение между ТПП и Ryanair за услуги за маркетинг (за Обединеното кралство и други)	1.12.2003 г.	1.5.2003 г.—31.12.2003 г.
B	Споразумение между ТПП и Ryanair за услуги за маркетинг (за Обединеното кралство и други)	3.6.2004 г.	1.1.2004 г.—30.4.2006 г.
C	Споразумение № 1 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Обединено кралство)	1.4.2006 г.	1.5.2006 г.—31.4.2009 г.
D	Споразумение № 2 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Ирландия)	1.4.2006 г.	1.5.2006 г.—31.4.2009 г.
2	Споразумение № 1 между ТПП и Ryanair за летищни услуги (Обединено кралство)	1.5.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
3	Споразумение № 2 между ТПП и Ryanair за летищни услуги (Ирландия)	1.5.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
4	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	1.2.2007 г.	1.2.2007 г.—30.4.2009 г.
E	Изменение на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	1.6.2007 г.	1.6.2007 г.—30.9.2007 г.
F	Изменение на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	21.9.2007 г.	28.10.2007 г.—29.3.2008 г.
G	Споразумение № 1 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Обединено кралство)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
H	Споразумение № 2 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Белгия)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
I	Споразумение № 3 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Ирландия)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
J	Изменение на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
5	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	13.1.2010 г.	1.5.2009 г.—30.4.2012 г.
6	Изменение № 1 на Споразумението между ТПП и Ryanair за летищни услуги	1.2.2010 г.	1.2.2010 г.—31.3.2013 г.
K	Споразумение между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	25.2.2010 г.	31.3.2010 г.—30.3.2013 г.
L	Изменение № 1 на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	23.6.2010 г.	23.6.2010 г.—30.3.2013 г.
7	Изменение № 2 на Споразумението между ТПП и Ryanair за летищни услуги	28.1.2011 г.	28.1.2011 г.—30.4.2012 г.

№	Споразумения	Дата на сключване	Период, обхванат от споразумението
M	Изменение № 2 на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	11.2.2011 г.	28.3.2011 г.—30.3.2013 г.
N	Изменение № 3 на Споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	11.2.2011 г.	31.3.2011 г.—30.3.2013 г.

а) Споразумения за летищни услуги, сключени между ТПП и Ryanair

(68) Както е показано в Table 9, през разследвания период ТПП и Ryanair са сключили няколко споразумения, определящи летищните такси и таксите за наземно обслужване.

(69) За всички споразумения за летищни услуги, разгледани в настоящия раздел, Франция заяви следното:

- ставките на летищните такси, определени в споразуменията, са определените от Сосоесо и се прилагат за всички авиокомпании;
- ТПП не предоставя други услуги по наземно обслужване освен зареждане с гориво;
- на Ryanair не са издавани фактури за такса за осветление на пистата, тъй като тази авиокомпания е извършвала полети само през деня и затова не е имала нужда от осветление.

(70) Следователно от анализа на тези споразумения става ясно, че летищните такси, прилаганите по отношение на Ryanair съгласно всяко от споразуменията, съответстват на общата ставка, одобрена от Сосоесо.

— Споразумение 1: споразумение от 10 декември 2003 г.

(71) Това първо споразумение, подписано на 10 декември 2003 г. от ТПП и Ryanair, се прилага със задна дата от 1 май 2003 г. за тригодишен период и с него е определен размерът на летищните такси, приложими за Ryanair. Съгласно споразумението Ryanair се ангажира да обслужва ежедневно маршрута между летище La Rochelle и London Stansted и евентуално да пусне полети по един или няколко маршрута до Brussels-Charleroi, Frankfurt-Hahn или до друго летище, при условие че въпросните маршрути дават възможност на Ryanair да извършва полети от летище La Rochelle най-малко 340 дни годишно през всяка от годините, обхванати от споразумението.

(72) Съгласно член 2(b) от Споразумение № 1 от 10 декември 2003 г. се изисква също така Ryanair да заплаща такса за наземно обслужване в размер на [...] EUR за всеки самолет BAe 146-300, [...] EUR за всеки Boeing 737-300 и [...] EUR за всеки Boeing 737-800. Първоначално в писмото си от 30 август 2011 г. Франция твърди, че с изключение на зареждане с гориво ТПП „не предоставя други услуги по наземно обслужване“ и че „потребителите сключват споразумения за наземно обслужване директно с частна трета страна“. В отговора си от 12 април 2012 г. Франция допълнително пояснява, че ТПП е действала само като посредник между Ryanair и Atlantica — дружеството за наземно обслужване. Според ТПП споразумението от 10 декември 2003 г. между ТПП и Ryanair за летищни услуги само уточнява цените, определени от Atlantica. Франция и ТПП посочват, че от 2007 г. нататък Ryanair работи директно с Atlantica. Тази отговорност е прехвърлена на Atlantica съгласно споразумението от 1 февруари 2007 г. за наземно обслужване, с което се запазват определените в предходното споразумение такси за наземно обслужване на самолетите Boeing 737-800 на Ryanair.

— Споразумение 2: споразумение от 1 май 2006 г.

(73) Това споразумение е сключено на 1 май 2006 г. между ТПП и Ryanair за срок от три години. Съгласно него Ryanair се ангажира да обслужва маршрут между La Rochelle и London Stansted, като генерира пътничопоток от най-малко 95 000 пътници годишно.

— Споразумение 3: споразумение от 1 май 2006 г.

(74) Това споразумение е сключено на 1 май 2006 г. между ТПП и Ryanair за срок от три години. Съгласно него Ryanair се ангажира да обслужва маршрут между La Rochelle и Dublin, като генерира пътничопоток от най-малко 45 000 пътници годишно.

— Споразумение 4: споразумение от 1 февруари 2007 г.

- (75) Това споразумение заменя по подразбиране Споразумение 2; сключено е на 1 февруари 2007 г. между ТПП и Ryanair и е валидно до 30 април 2009 г. Съгласно него Ryanair се ангажира да обслужва ежедневно маршрут между летище La Rochelle и London Stansted и евентуално да пусне полети по един или няколко маршрута до Brussels-Charleroi, Frankfurt-Hahn или до друго летище. Освен това авиокомпанията се задължава да извършва полети от летище La Rochelle най-малко 340 дни годишно през всяка от годините, обхванати от споразумението. От 1 февруари 2007 г. нататък Atlantica е осигурявала за Ryanair наземно обслужване съгласно споразумението за наземно обслужване, посочено в съображение 71.

— Споразумение 5: споразумение от 13 януари 2010 г.

- (76) Това споразумение е сключено между ТПП и Ryanair на 13 януари 2010 г., като се прилага със задна дата от 1 май 2009 г. за тригодишен период. Съгласно споразумението Ryanair се ангажира да обслужва ежедневно маршрут между летище La Rochelle и London Stansted, Dublin и Brussels-Charleroi и евентуално да разкрие един или няколко маршрута до друго летище, обслужвано от Ryanair.
- (77) Това споразумение е изменено двукратно чрез измененията, посочени по-долу:

— Споразумение 6: изменение № 1 от 1 февруари 2010 г. на Споразумение 5 от 13 януари 2010 г.

- (78) С това изменение на Споразумение 5 от 13 януари 2010 г., в сила до 31 март 2013 г., се определят маршрутите, които ще бъдат обслужвани от Ryanair от летище La Rochelle от летния сезон на 2010 г. нататък при следните условия:

- London Stansted: минимален трафик от 53 000 пътници (входящи и изходящи) за всяка пълна година;
- Dublin (само през летния сезон): минимален трафик от 17 000 пътници (входящи и изходящи) за всяка пълна година;
- Brussels-Charleroi (само през летния сезон): минимален трафик от 17 000 пътници (входящи и изходящи) за всяка пълна година;
- Oslo Rygge (само през летния сезон): минимален трафик от 17 000 пътници (входящи и изходящи) за всяка пълна година.

- (79) Това изменение допълва Споразумение 5 от 13 януари 2010 г.

— Споразумение 7: изменение № 2 от 28 януари 2011 г. на Споразумение 5 от 13 януари 2010 г.

- (80) С това изменение на Споразумение 5 от 13 януари 2010 г. Ryanair се задължава да обслужва само за летния сезон маршрут до Porto, започвайки от лятото на 2011 г., с минимален пътничопоток от 17 000 пътници (входящи и изходящи) за всяка пълна година.

б) Споразумения между ТПП и Ryanair/AMS за услуги за маркетинг

- (81) Както е показано в Table 9, ТПП е сключила също и редица споразумения за услуги за маркетинг Между 2003 г. и 2006 г. ТПП е сключвала тези споразумения с Ryanair; от 2006 г. нататък те са сключвани с AMS, дъщерно дружество, изцяло притежавано от Ryanair.

— Споразумение A: споразумение с Ryanair от 1 декември 2003 г.

- (82) На 1 декември 2003 г. е сключено споразумение между ТПП и Ryanair, което се прилага със задна дата от 1 май 2003 г. до 31 декември 2003 г. Ryanair се ангажира да обслужва ежедневно маршрут между летище La Rochelle и London Stansted от 1 май 2003 г. и евентуално да пусне полети по един или няколко допълнителни маршрута до Frankfurt-Hahn, Brussels-Charleroi или до друго летище, като оперира най-малко 340 дни годишно.

- (83) Съгласно това споразумение Ryanair се задължава да помести в своя уебсайт три електронни препратки към туристически уебсайтове, свързани с региона на La Rochelle, и да започне кампания за популяризиране на полетите си до летище La Rochelle.

- (84) ТПП е заплатила на Ryanair [...] EUR:

— [...] EUR при подписването на споразумението;

— [...] EUR при представяне от Ryanair на обобщена информация за проведените маркетингови кампании и разходите за тях, които трябва да бъдат най-малко [...] EUR.

— *Споразумение В: споразумение с Ryanair от 3 юни 2004 г.*

- (85) На 3 юни 2004 г. е сключено споразумение между ТПП и Ryanair, което обхваща периода от 1 януари 2004 г. до 30 април 2006 г. Ryanair се ангажира да обслужва ежедневно маршрута между летище La Rochelle и London Stansted от 1 януари 2004 г. и евентуално да пусне полети по един или няколко допълнителни маршрута до Frankfurt-Hahn, Brussels-Charleroi или до друго летище, като оперира най-малко 340 дни годишно. Ryanair поема и задължение за коефициент на затоварване най-малко 60 % за своите полети.
- (86) Съгласно това споразумение Ryanair се задължава да помести в своя уебсайт електронни препратки към туристически уебсайтове, свързани с региона на La Rochelle.
- (87) ТПП е заплащала на Ryanair [...] EUR на година, като тази сума се намалява, ако Ryanair не постигне целите си за коефициент на затоварване. В такъв случай сумата се преизчислява въз основа на броя превозени пътници. Плащанията е следвало да се извършват на тримесечие, а надплатените суми да се приспадат през следващата година.
- (88) Комисията не е получила документи, показващи точната сума на плащанията от ТПП към Ryanair за следващите две години.

— *Споразумение С: споразумение от 1 април 2006 г., сключено с AMS относно Обединеното кралство*

- (89) На 1 април 2006 г. ТПП и AMS са сключили тригодишно споразумение, влязло в сила на 1 май 2006 г. То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и London Stansted с най-малко 95 000 пътници годишно.
- (90) Съгласно това споразумение AMS се задължава да предоставя различни маркетингови услуги на уебсайта www.ryanair.com срещу сумата от [...] EUR на година или [...] EUR на месец. Тези услуги включват:
- поместване на електронна препратка към определен от ТПП уебсайт на англоезичната начална страница на www.ryanair.com ⁽¹⁹⁾ в продължение на 56 дни срещу сума от [...] EUR;
 - поместване на четири абзаца от по 150 думи в раздела „Пет неща за правене“ на страницата на дестинация La Rochelle на уебсайта на Ryanair срещу сума от [...] EUR;
 - включване на две електронни препратки към определен от ТПП уебсайт в лентата на състоянието на страницата на дестинация La Rochelle на уебсайта на Ryanair срещу сумата [...] EUR;
 - включване на електронна препратка към определен от ТПП уебсайт в раздела „Пет неща за правене“ на страницата на дестинация La Rochelle на уебсайта на Ryanair срещу сумата [...] EUR;
 - изпращане на писмо по електронна поща до всеки от абонатите на уебсайта на Ryanair в Обединеното кралство и Ирландия за популяризиране на La Rochelle срещу сумата [...] EUR.
- (91) Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги. ТПП е извършвала месечни плащания за тези услуги въз основа на фактури, изпратени от AMS.

— *Споразумения D и E: споразумение от 1 април 2006 г. и изменението към него от 1 юни 2007 г., сключени с AMS относно Ирландия*

- (92) На 1 април 2006 г. е сключено Споразумение D между ТПП и AMS, което обхваща период от три години и влиза в сила на 1 май 2006 г. То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Dublin с най-малко 45 000 пътници годишно.
- (93) Съгласно това споразумение AMS се задължава да показва в уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, електронна препратка към създаден от ТПП уебсайт в продължение на 212 дни в годината срещу сумата от [...] EUR на година или [...] EUR на месец. Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги. ТПП е извършвала месечни плащания за тези услуги въз основа на фактури, изпратени от AMS.

⁽¹⁹⁾ Оригинал на английски език: „the www.ryanair.com English language homepage“.

- (94) Споразумение D е изменено на 1 юни 2007 г. чрез изменение (Споразумение E), с което се правят промени в услугите за маркетинг за 2007 г.: AMS се задължава да показва в уебсайта на Ryanair електронна препратка към създаден от ТПП уебсайт в продължение на 45 дни между юни и септември 2007 г. вместо 212 дни в годината срещу сумата от [...] EUR.

— Споразумение F: споразумение от 21 септември 2007 г., сключено с AMS относно Обединеното кралство

- (95) На 21 септември 2007 г. ТПП-Летище подписва споразумение F, което се отнася за услуги за маркетинг за уебсайта на Ryanair за Обединеното кралство. Споразумение F изменя Споразумение C и предвижда услуги за маркетинг в допълнение към вече планираните, а именно изпращане през зимния сезон на 2007/2008 г. на пет допълнителни промоционални писма по електронна поща на всеки от 255 000 англоезични абонати в списъка на Ryanair с адресати. Цената за тези допълнителни услуги е [...] EUR.

— Споразумение G: споразумение от 17 септември 2009 г., сключено с AMS относно Обединеното кралство

- (96) На 17 септември 2009 г. ТПП и AMS са сключили тригодишно споразумение, което се прилага със задна дата от 1 януари 2009 г. То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и London Stansted с минимум 53 000 пътници годишно.

- (97) Съгласно това споразумение AMS се задължава да предоставя различни услуги за маркетинг срещу сумата от [...] EUR на година. Тези услуги включват:

— поместване на електронна препратка към определен от ТПП уебсайт на началната страница за Обединеното кралство в уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, в продължение на 22 дни срещу сума от [...] EUR;

— поместване на един абзац на страницата на дестинация La Rochelle в уебсайта на Ryanair срещу сума от [...] EUR;

— поместване на електронна препратка към определен от ТПП уебсайт в лентата на състоянието на страницата на дестинация La Rochelle в уебсайта на Ryanair срещу сума от [...] EUR.

- (98) Общата сума за тези услуги е [...] EUR и към нея е приложена отстъпка. Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги.

— Споразумение H и J: споразумение от 17 септември 2009 г. и изменението към него, сключени с AMS относно Белгия

- (99) На 17 септември 2009 г. ТПП и AMS са сключили тригодишно споразумение, което се прилага със задна дата от 1 януари 2009 г. (Споразумение H). То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Brussels-Charleroi с минимум 9 000 пътници през първата година и 16 000 пътници през следващите две години.

- (100) Съгласно това споразумение AMS се задължава да показва на началната страница за Netherlands/Belgium в уебсайта на Ryanair (www.ryanair.com) ⁽²⁰⁾ определена от ТПП електронна препратка в продължение на 95 дни през първата година и 160 дни през следващите две години. Разходите за тези услуги възлизат съответно на [...] EUR и [...] EUR, като на ТПП е наложена такса от [...] EUR през първата година и [...] EUR през следващите години. Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги.

- (101) Това споразумение е изменено същия ден чрез Споразумение J, по силата на което AMS се задължава да помести на началната страница за Netherlands/Belgium в уебсайта на Ryanair www.ryanair.com електронна препратка към определения от ТПП уебсайт за допълнителни десет дни през 2009 г. Цената за тази допълнителна услуга е [...] EUR.

— Споразумение I: споразумение от 17 септември 2009 г. с AMS относно Ирландия

- (102) На 17 септември 2009 г. ТПП и AMS са сключили още едно тригодишно споразумение, което се прилага със задна дата от 1 януари 2009 г. (Споразумение I). То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Dublin с минимум 17 000 пътници годишно.

⁽²⁰⁾ Оригинал на английски език: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage“.

- (103) Съгласно това споразумение AMS се задължава да помести електронна препратка към определен от ТПП уебсайт на началната страница в ирландската версия на уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, за 200 дни. Таксата за тази услуга е [...] EUR, която се фактурира на ТПП на годишна база в размер на [...] EUR. Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги.

— Споразумение К: споразумение от 25 февруари 2010 г. с AMS

- (104) На 25 февруари 2010 г. ТПП и AMS сключват тригодишно споразумение, влязло в сила на 31 март 2010 г. (Споразумение К). Това споразумение заменя и отменя предишните споразумения между страните.

- (105) През 2009 г. са сключени три споразумения за услуги за маркетинг, обхващащи всеки от пазарите, за които са планирани мерки за популяризиране, а именно Обединено кралство, Ирландия и Белгия. През 2010 г. обаче страните са сключили едно общо споразумение за тези три пазара.

- (106) То е свързано с обслужването от Ryanair на маршрути, свързващи летище La Rochelle с Обединеното кралство, Ирландия, Белгия и Норвегия (като последният маршрут е нов). Макар че споразумението не съдържа изисквания по отношение на броя на пътниците и честота на полетите, в него се определя, че в случай на намаляване на честотата или отмяна на някой от въпросните маршрути пакетът от услуги за маркетинг ще бъде съответно променен.

- (107) Съгласно това споразумение AMS се задължава да предоставя различни услуги за маркетинг срещу сумата от [...] EUR на година. Тези услуги включват:

- включване на пет абзаца в раздела „Пет неща за правене“ в уебсайта на Ryanair;
- показване на три електронни препратки в уебсайта на Ryanair;
- показване на електронна препратка на началната страница в ирландската, норвежката и нидерландската версия на уебсайта на Ryanair в продължение на 90 дни;
- показване на електронна препратка на началната страница в британската версия на уебсайта на Ryanair в продължение на 50 дни.

- (108) Предвидена е възможност между страните да бъдат договорени допълнителни услуги.

- (109) Това споразумение е изменено чрез трите изменения, посочени по-долу:

— Споразумение L: изменение № 1 на Споразумение К от 25 февруари 2010 г. относно Ирландия

- (110) Първото изменение на Споразумение К от 25 февруари 2010 г. е подписано на 23 юни 2010 г. То е свързано с ангажимента на Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Cork. Съгласно това споразумение AMS се задължава да удължи до 70 дни периода, през който на уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, да се показва електронна препратка към избран от ТПП уебсайт срещу сумата от [...] EUR.

— Споразумение М: изменение № 2 на Споразумение К от 25 февруари 2010 г. относно Португалия

- (111) Съгласно това споразумение, подписано на 11 февруари 2011 г., AMS се задължава да предоставя различни услуги за маркетинг срещу сумата от [...] EUR, която се фактурира на годишна база в размер на [...] EUR. Тези услуги включват:

- поместване на електронна препратка към определен от ТПП уебсайт в раздела „Летища и туризъм“ на началната страница на португалската версия на уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, за 365 дни в годината;
- представяне на La Rochelle (текст, изображение и избрана от ТПП електронна препратка) на началната страница на португалската версия на уебсайта на Ryanair, www.ryanair.com, в продължение на четири седмици годишно.

— Споразумение N: изменение № 3 на Споразумение К от 25 февруари 2010 г. относно Норвегия

- (112) През 2011 г. е подписано трето изменение на Споразумение К от 25 февруари 2010 г. Съгласно това споразумение AMS се задължава да предоставя различни услуги за маркетинг срещу сумата от [...] EUR, която се фактурира на стойност [...] EUR през първата година и [...] EUR през втората година.

(113) През първата година (от 31 март до 31 октомври 2011 г.) услугите са били следните:

- представяне на La Rochelle (текст, изображение и избрана от ТПП електронна препратка) на началната страница на норвежката версия на уебсайта на Ryanair в продължение на шест седмици годишно;
- включване на избран от ТПП банер в лентата на състоянието в дясната страна на началната страница на норвежката версия на уебсайта на Ryanair за четири месеца годишно.

(114) През втората година (от 31 март до 31 октомври 2012 г.) услугите са били следните:

- представяне на La Rochelle (текст, изображение и избрана от ТПП електронна препратка) на началната страница на норвежката версия на уебсайта на Ryanair в продължение на три седмици годишно;
- включване на избран от ТПП банер в лентата на състоянието в дясната страна на началната страница на норвежката версия на уебсайта на Ryanair за три месеца годишно.

3.2.2.2. Споразумения с Flybe, Aer Arann и Jet2

а) Решение от 27 март 2008 г. относно таксите

(115) Решението от 27 март 2008 г. относно таксите, представено на Сосоесо, предвижда стимули за разкриването на нови редовни маршрути. Това решение за ценообразуването предвижда система от прогресивно намаляващи отстъпки от свързаните с въздухоплаване такси, ограничени за три години, за разкриване на нови маршрути или продължаване на обслужването на съществуващи маршрути през зимния период на часово планиране. В решението за ценообразуването са определени условията за предоставяне на тези отстъпки:

- отстъпката за разкриване на нови редовни маршрути ⁽²¹⁾ се предоставя при следните условия: i) нов редовен маршрут (сезонен или целогодишен), ii) започване на превози през 2008 г., и iii) с повече от 2 000 места, предлагани през пролетно-летния сезон, определен от IATA;
- отстъпката за обслужването на зимни маршрути се предоставя при следните условия: i) съществуващ маршрут, който преди 2008 г. не е бил обслужван през определения от IATA зимен сезон, и ii) мерки, приложими само за зимния сезон.

(116) Наличните отстъпки съгласно тези мерки за стимулиране са посочени в Table 10 по-долу.

Таблица 10

Отстъпки от летищните такси, предоставяни съгласно решението за ценообразуване от 27 март 2008 г.

	Година 1	Година 2	Година 3
Такса за кацане	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Осветление на пистата	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Паркиране	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Пътническа такса	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Източник: френските власти

б) Споразумение с Jet2

(117) На 4 юли 2008 г. ТПП е сключила с авиокомпанията Jet2 споразумение за летищните такси, което обхваща период от три години и се прилага със задна дата от 12 май 2008 г. за превози до Edinburgh и Leeds ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Според Франция определението за нов редовен маршрут е определението, използвано в Насоките от 2005 г.

⁽²²⁾ Споразумението от 12 май 2008 г. между ТПП и Jet2 се отнася и за маршрут между La Rochelle и Belfast, планиран за сезон 2009 г. Според френските власти обаче маршрутът La Rochelle—Belfast така и не е разкрит.

- (118) Това споразумение предвижда и предоставяне на значителни отстъпки от летищните такси, съответстващи на изложените в Table 10. Jet2 се ангажира да предлага най-малко 2 000 места през всеки сезон, а ако не успее да изпълни този ангажимент, през следващата година отстъпките се намаляват с 5 %.
- (119) По силата на това споразумение ТПП ще направи „вноска за подпомагане на маркетинга“ в размер на [...] EUR през първата година (2008 г.), а през втората и третата година (теоретически 2009 г. и 2010 г.) ще плати маркетингова вноска, чийто размер ще бъде „коригиран въз основа на разписанието на полетите“. Съгласно споразумението чрез изменение размерът на маркетинговата вноска може да бъде коригиран въз основа на постигнатия коефициент на затоварване и развитието във връзка с разписанието на полетите. В споразумението се посочва, че за изплащане на вноската е необходимо Jet2 да представи фактура заедно с подкрепящи документи (план за маркетинг, фактури за извършени дейности за популяризиране). Освен това, за да има право на помощта, Jet2 се ангажира да предлага най-малко 2 000 места на маршрут за всеки пролетно-летен сезон, определен от IATA. Съгласно това споразумение, ако посоченият по-горе брой места не бъде постигнат през въпросния период, Jet2 няма да има право да получи маркетингова вноска за съответната година.
- (120) В писмото си от 30 август 2011 г. Франция информира Комисията, че ТПП е платила сумата [...] EUR през 2008 г. и 2009 г., но не е извършвала плащания към Jet2 през 2010 г.
- в) Споразумения с Flybe и Aer Arann
- (121) Разследването на Комисията включва споразуменията за летищните такси между ТПП и Flybe и Aer Arann:
- споразумение, сключено с Flybe на 18 март 2009 г., което се прилага със задна дата от 3 май 2008 г. за тригодишен период, за превози до Glasgow;
 - споразумение, сключено с Aer Arann за тригодишен период, в сила от 24 май 2008 г. (датата на подписване не е посочена в споразумението), за превози до Cork.
- (122) Тези две споразумения предвиждат предоставянето на значителни отстъпки от летищните такси, съответстващи на изложените в Table 10. Съгласно двете споразумения авиокомпанията се ангажира да предлага най-малко 2 000 места през всеки сезон и ако не успее да изпълни този ангажимент, през следващата година отстъпките се намаляват с 5 %.
- (123) Според Франция тези отстъпки са предоставени в съответствие с условията, определени в решението от 27 март 2008 г. за ценообразуването за таксите.

3.2.2.3. Споразумения с Buzz

- (124) Според доклада на CRC авиокомпанията Buzz — дъщерно дружество на KLM — е пуснала първите нискотарифни полети по маршрут между La Rochelle и London Stansted през пролетта на 2001 г. ⁽²³⁾ В доклада на CRC се посочва, че на Buzz са наложени летищни такси в съответствие със ставките, които са били в сила тогава. В доклада на CRC е отбелязано също така, че през 2001 г. и 2002 г. Buzz се е ползвала от мерки за популяризиране и разходи за комуникации на обща стойност 59 068,51 EUR. Накрая CRC отбелязва, че през 2003 г. маршрутът практически е бил поет от Ryanair, а ТПП е фактурирала на Ryanair своите услуги при същите условия, които са били прилагани по отношение на Buzz до края на годината.
- (125) Франция подчертава, че с Buzz е сключено само едно споразумение — това от 8 ноември 2002 г. Споразумението от 8 ноември 2002 г. между ТПП и Buzz за летищни услуги се отнася до редовната въздушна линия до летище La Rochelle, обслужвана от Buzz, и условията за използване на инфраструктурата, като обхваща период от три години.
- (126) Франция отбелязва също така, че посочените в доклада на CRC мерки за популяризиране и разходи за комуникации относно Buzz всъщност се отнасят за комуникационни дейности, изпълнявани по силата на споразумение, сключено с Maison de la France, а не с Buzz. Затова според ТПП не са извършвани плащания към Buzz за маркетинг.

⁽²³⁾ Според CRC, „пускането на полети по маршрута La Rochelle—London Stansted през 2001 г. е предмет на споразумение със задна дата за услуги от 8 ноември 2002 (...), което обхваща тригодишен период и влиза в сила на 25 март 2001 г.“

3.2.2.4. Отношения с easyJet

- (127) В доклада на CRC се посочва, че през 2006 г. easyJet „е поискала подпомагане в размер на [...] EUR за маркетинг“ за маршрута до Bristol, за което по времето на приключването на доклада се твърди, че е било предмет на устна договореност.
- (128) Франция изтъква, че противно на информацията, съдържаща се в доклада на CRC, easyJet не е получила финансиране за услуги за маркетинг и реклама. Според Франция въпреки че възможността за такова участие е била обсъждана неофициално по време на преговорите между летището и easyJet, тя така и не се реализира и затова с easyJet не е сключено споразумение за подпомагане за маркетинг.

4. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (129) Комисията счита за необходимо да започне официална процедура по разследване от една страна за да проучи всички финансови вноски, направени от различни публични институции и органи в полза на ТПП, оператора на летище La Rochelle, между 2001 г. и датата на решението за откриване на процедурата, както е описано в раздел 3.1, и от друга страна, за да определи размера на потенциалната помощ, предоставена на авиокомпаниите по всичките споразумения между ТПП и авиокомпаниите, описани в раздел 3.2.2, между 2001 г. и датата на решението за откриване на процедурата (8 февруари 2012 г.).

4.1. Мерки в полза на летището

- (130) При анализа на финансовите вноски, направени в полза на оператора на летище La Rochelle — ТПП, Комисията изрази становището си относно евентуалното наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и съмненията си относно съвместимостта на такава помощ с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

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

- (131) Френските власти заявиха, че част от финансирането, предоставено от държавата, е било с цел да се покрият разходите за задачи на публичната власт, които не представляват стопанска дейност по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Такова финансиране обаче трябва да се използва само за покриване на разходи, направени в изпълнение на тези задачи, и не може да се разпределя за други стопански дейности⁽²⁴⁾. Комисията счита, че не разполага с достатъчно информация за точното естество на разходите за задачите на публичната власт и че не може да се изключи, че летището е получило предимство, като са му покрити тези разходи.
- (132) Франция заяви също така, че въпросното финансиране не представлява предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Франция счита, че управлението на летище La Rochelle като цяло е услуга от общ икономически интерес. Поради това Комисията разгледа мерките за финансова подкрепа за ТПП в светлината на съдебната практика — дело *Altmark*⁽²⁵⁾. Комисията счита, че Франция не е доказала, че е изпълнено което и да е от четирите условия, посочени в съдебното решение по делото *Altmark*; тези критерии трябва да бъдат изпълнени, за да се изключи наличието на предимство при компенсирането на разходи, произтичащи от услуга от общ икономически интерес.
- (133) По отношение на съвместимостта на финансовите вноски, направени в полза на ТПП в светлината на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, Комисията не може да изключи възможността въпросните финансови вноски да са дали на ТПП селективно предимство през целия период, обхванат от Решението. Следователно тя не може да изключи, че тези мерки представляват държавна помощ.

4.1.1.1. Финансиране за инфраструктура и за задачи на публичната власт

- (134) Комисията заяви, че не разполага с данни, които биха ѝ позволили да счита, че субсидиите за инфраструктура от публични органи са били финансово изгодни, или че е очаквана финансова възвръщаемост.

⁽²⁴⁾ Решение на Съда от 18 март 1997 г., C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Решение на Комисията от 19 март 2003 г. (Държавна помощ N309/2002) (ОВ С 148, 25.6.2003 г.) и Решение на Комисията от 16 октомври 2002 г. (Държавна помощ N438/2002) — Субсидии за пристанищните власти за изпълнение на задачи на публичната власт (ОJ С 284, 21.11.2002 г.).

⁽²⁵⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg* срещу *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Що се отнася до субсидията за финансиране за задачи на публичната власт, Комисията изрази съмнения, както вече беше обяснено, относно точното естество на разходите, поети от държавата, които според френските власти са свързани с упражняването на правомощията на публичната власт.

4.1.1.2. Финансиране на дейността

- (136) Базирайки оценката си на доклада на CRC, Комисията счита, че определени финансови трансфери между сметките на общото подразделение на ТПП и тези на нейното летищно подразделение не изглеждат да са били извършени като чисто търговски сделки.
- (137) Първо, изглежда общото подразделение на ТПП е фактурирало по занижена стойност някои от услугите, предоставени от него на летището, тъй като сметките на летището не отразяват реалната цена на тези услуги. Комисията не изключва възможността целта на предполагаемото занижено фактуриране да е била да се намали загубата, реализирана от летището между 2001 г. и 2006 г.
- (138) На следващо място изглежда, че дейността на летището е била финансирана чрез подлежащи на връщане аванси, плащани от общия бюджет на ТПП към сметките на летището, които изглеждат представляват финансови ресурси, предоставени на безвъзмездна основа.
- (139) Комисията счита също така, че изплатените на ТПП суми за управлението и експлоатацията на летище Rochefort изглеждат надвишават това, което би се очаквало при нормални пазарни условия, като се има предвид липсата на трафик на летището.
- (140) Освен това сумата, получена от летище La Rochelle за предоставянето на тези услуги — 40 000 EUR, не е покрила направените от ТПП разходи за предоставянето на услугите, а всъщност е била „възнаграждение за доставчика на услугата“, равняващо се на средна ставка от 16 % от общата фактурирана сума за тези услуги.
- (141) Относно финансовите вноски за обслужването на определени маршрути, платени към ТПП от различни публични органи, Комисията изрази съмнение дали тези мерки действително представляват плащания в полза на летището, като се има предвид, че са преминавали през сметките на летището, или представляват помощ за въпросните компании.

4.1.2. Съвместимост на помощта по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС

- (142) Комисията приложи Насоките от 2005 г., за да направи оценка на съвместимостта на инвестиционните мерки с вътрешния пазар ⁽²⁶⁾. Тя счита, че не разполага с цялата необходима информация, която да ѝ даде възможност да направи оценка на съвместимостта на въпросните мерки, използвайки критериите в Насоките от 2005 г.
- (143) Комисията изрази съмнения и относно съвместимостта с вътрешния пазар на потенциалното свръхкомпенсиране на задачи на публичната власт и потенциалното отпускане на оперативна помощ на ТПП.

4.2. Мерки в полза на авиокомпаниите

- (144) Що се отнася до оценката на мерките в полза на авиокомпаниите, Комисията изрази и становището си относно евентуалното наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и съмненията си относно съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

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

- (145) Комисията направи преценка дали в сключените с авиокомпаниите споразумения съществува изборително предимство, като проучи дали при подобни обстоятелства частен летищен оператор, работещ при нормални условия на пазарна икономика, би сключил търговски споразумения, подобни на сключените от ТПП.

⁽²⁶⁾ При анализа на определени мерки, предприети преди публикуването на Насоките от 2005 г., трябва да се вземе предвид предишната практика на Комисията за вземане на решения. Критериите, произтичащи от нея, бяха консолидирани в Насоките от 2005 г. и по този начин Насоките станаха пряко приложими към тези мерки.

- (146) На първо място, Комисията отбелязва, че през разследвания период летището е работило на загуба през всяка финансова година, а според доклада на CRC ⁽²⁷⁾ прилаганите от летището такси са били различни за различните авиокомпаниите ⁽²⁸⁾. Поради всички тези причини Комисията се съмнява дали в търговските си отношения с авиокомпаниите, обслужващи летище La Rochelle, то е действало като разумен инвеститор.
- (147) Комисията счита, че за да се определи дали летищният оператор е действал като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалба ⁽²⁹⁾, сключените споразумения трябва да бъдат оценени за всеки отделен период в зависимост от момента на подписването им.

4.2.1.1. Наличие на избирателно предимство в споразуменията, сключени с Ryanair/AMS

- (148) Комисията счита, че споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг трябва да се оценяват заедно, тъй като Ryanair и AMS са представлявали един бенефициер на въпросните мерки. Освен това Комисията счита, че подписването на споразумения за услуги за маркетинг е зависело от сключването на споразумения за летищни услуги, като единствената очаквана изгода от споразуменията за услуги за маркетинг е била нарастване на броя на пътниците на Ryanair, използващи летището.
- (149) Комисията изрази съмнения относно това дали с подписването на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг летищният оператор е действал като разумен оператор в условията на пазарна икономика, който провежда структурна политика, независимо дали обща или секторна, мотивиран от перспективата за печалба в средносрочен до дългосрочен план. Комисията отбелязва, че липсват проучвания на пазара и/или финансово-икономически планове във връзка с различните споразумения, сключени с Ryanair/AMS и осигуряващи икономическа обосновка за решението на летището да поеме такива ангажменти с Ryanair/AMS.
- (150) Според Франция икономическата причина за сключването на тези споразумения са ползите, които те биха донесли за стопанската дейност и туризма в региона. Комисията обаче посочи, че съображения във връзка с регионалното развитие не могат да бъдат взети под внимание за целите на проверката за разумен инвеститор ⁽³⁰⁾.
- (151) Комисията има съмнения относно летищните такси, прилагани по отношение на Ryanair, по-специално във връзка със споразумението, подписано на 10 декември 2003 г., с което Ryanair се освобождава от таксата за осветление на пистата.
- (152) Комисията отбелязва, че във финансирането на разходите по споразуменията за услуги за маркетинг са участвали различни публични субекти. По тази причина тя разгледа въпроса дали е целесъобразно поведението на летището да се оценява съвместно с поведението на държавата или на другите публични органи, които контролират летищния оператор или участват в неговото финансиране.
- (153) Комисията се съмнява също дали наземното обслужване, предмет на последователните споразумения с Ryanair, особено това между Ryanair и ТПП от 10 декември 2003 г., действително е извършвано. В отговора си от 30 август 2011 г. Франция посочва, че ТПП не е предоставяла услуги по наземно обслужване.
- (154) Поради всички тези причини Комисията счита, че има съмнения дали летището и публичните субекти, които имат принос или са участвали в разходите за дейността на Ryanair, са действали като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика, сключвайки разследваните споразумения.

⁽²⁷⁾ В доклада на CRC от 13 май 2008 г. са публикувани финансовите резултати за периода от 2001 г. до 2006 г. Фактът, че летището е реализирало загуба и след 2006 г., е посочен от Франция в нейното писмо от 30 август 2011 г.

⁽²⁸⁾ Според доклада на CRC Airlinair е единствената авиокомпания, която е плащала таксата за осветление, а нискотарифните авиокомпаниите са били освободени от нея през зимния сезон и дори и през лятото за полети, изпълнявани през нощта, както е определено в разпоредбите за въздухоплаването (вж. глава 3.1 от доклада).

⁽²⁹⁾ Решение на Съда от 21 март 1991 г., *Италия срещу Комисия* („Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, параграф 20, и Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 2000 г., *Alitalia срещу Комисия*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, параграф 84.

⁽³⁰⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 21 януари 1999 г. по съединени дела T-129/95, T-2/96 и T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech-Stahlwerke срещу Комисия*, ECLI:EU:T:1999:7, параграф 120.

4.2.1.2. Наличие на избирателно предимство в споразуменията, сключени с Jet2, Flybe и Aer Arann

- (155) Комисията отбелязва, че споразуменията, сключени с авиокомпаниите Jet2, Flybe и Aer Arann, са довели до значителни отстъпки от таксите ⁽³¹⁾ и че според Франция тези отстъпки са прилагани по недискриминационен начин към всички авиокомпании, отговарящи на критериите, определени в решението от 27 март 2008 г. за ценообразуването (вж. раздел 3.3.2.2).
- (156) Комисията обаче отбелязва, че както Франция посочва, летището е реализирало загуба през разследвания период. Рентабилността на тези стимули е изчислявана въз основа на прогноза за приходите и разходите, освобождавайки по този начин авиокомпаниите от участие във финансирането на използваната инфраструктура. Затова Комисията счита, че тези стимули може да са лишили летището от приходи от дейността, които са били жизненоважни за осигуряване на финансовата му жизнеспособност.

4.2.1.3. Наличие на избирателно предимство в резултат от заплатените на Jet2, easyJet и Buzz суми срещу услуги за маркетинг

- (157) В отговор на искане за допълнителна информация Франция посочи суми, платени на Jet2 през 2009 г., на обща стойност [...] EUR за предоставените от тази авиокомпания услуги за маркетинг. Освен това в доклада на CRC се посочва, че през 2006 г. easyJet „е поискала [...] EUR подпомагане за маркетинг“ за маршрута до Bristol ⁽³²⁾, и че през 2001 г. и 2002 г. Buzz се възползвала от мерки за популяризиране и разходи за комуникации на обща стойност 59 068,51 EUR.
- (158) Комисията счита, че не разполага с достатъчно информация, доказваща, че изплатените суми не представляват помощ или че плащанията са извършени в съответствие с принципа на разумния инвеститор, както и че услугите за маркетинг, предоставени срещу тези плащания, съответстват на платените суми.

4.2.2. Съвместимост на помощта по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС

- (159) Комисията счита, че съвместимостта на мерките, предоставени след публикуването на Насоките от 2005 г., следва да се оценява в светлината на тези насоки, а съвместимостта на мерките, предоставени преди публикуването на Насоките, следва се оценява в съответствие с практиката на Комисията за вземане на решения към момента на предоставяне на мерките. Комисията обаче отбелязва също така, че с приемането на Насоките от 2005 г. тя е консолидирала практиката си за вземане на решения относно оценяването на съвместимостта на помощта, отпускана на летищни оператори, и че изложените в Насоките критерии са били прилагани и по отношение на мерките, предоставени преди публикуването на Насоките.
- (160) Комисията счита, че в светлината на информацията, с която разполага, има съмнения относно съвместимостта на мерките в полза на авиокомпаниите с вътрешния пазар.

5. КОМЕНТАРИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (161) Комисията получи коментари от следните заинтересовани страни:

- ТПП, Ryanair и AMS;
- следните предприятия: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements;
- следните сдружения: Amicale Rivedoux [сдружение на местната общност], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [сдружение на хотелиерите на La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [сдружение за околната среда], Ile de Ré Tourisme [Съвет по туризма на Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [сдружение на специалистите по ветроходство в La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

⁽³¹⁾ 75 % през първата година, 50 % през втората година и 25 % през третата година.

⁽³²⁾ Глава 5.1.1 от доклада на CRC.

- следните публични субекти: Conseillers du Commerce Extérieur [Консултанти по външна търговия], Департамент Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Туристическа служба на La Rochelle], Търговско-промишлена палата на Poitou-Charentes, Търговско-промишлена палата на Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Съвет по туризма на Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Орган на агломерацията La Rochelle], Кметство на Royan, Vendée Tourisme [Съвет по туризма на Vendée] и регион Poitou-Charentes,
- и физически лица.

5.1. Коментари от ТПП

- (162) Направените от ТПП коментари са продължение на изпратените от Франция на 12 април 2012 г., като ТПП предостави допълнителна информация във връзка с коментарите на Франция.

— *Коментари относно мерките в полза на летището*

- (163) На първо място, ТПП счита, че разгледаните от Комисията мерки не биха могли да засегнат конкуренцията, тъй като никое от двете летища, разположени в района на обслужване на летище La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan и Niort), не е предлагало търговски полети. Освен това ТПП оспорва твърдението, че летище Angoulême е в същия район на обслужване като летище La Rochelle, тъй като то се намира на два часа път с кола.
- (164) Относно инвестиционната помощ ТПП счита, че част от инвестиционната помощ, обект на разследването, е била предназначена за задачи на публичната власт, свързани с безопасността и сигурността, и поради това не представлява държавна помощ. Това се отнася за задачите и инфраструктурата, финансирани от таксата за сигурност, и инфраструктурата, използвана за следните нестопански дейности: сигурност/пункт за проверка, митническа проверка и хангар с място за паркиране на три пожарни автомобила.
- (165) Освен това ТПП счита, че са й били възложени услуги от общ икономически интерес. Съгласно член L.170-1 от Търговския закон на ТПП е възложено да осигури икономическото развитие, привлекателността и териториалното устройство на района, а управлението на летището на нейната територия допринася за постигането на тези цели. ТПП изтъква факта, че La Rochelle е откъснат. Това е единствената френска агломерация с повече от 150 000 жители, която не е обслужвана от автомагистрала. Освен това тази агломерация няма високоскоростна железопътна връзка, нито се планира изграждането на такава връзка, и понастоящем пътуването до Париж с влак отнема над три часа.
- (166) Като алтернатива ТПП счита, че финансирането на инфраструктурата следва да се счита за съвместима помощ предвид практиките на Комисията между 2000 г. и 2005 г. и в светлината на Насоките от 2005 г.
- (167) Що се отнася до заниженото фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на ТПП-Летище, ТПП подчертава, че предоставянето на въпросните услуги е обединено за различните подразделения на ТПП и че услугите имат структурен характер (счетоводство, ИТ, човешки ресурси), като разходите за тях се разпределят между всички подразделения на ТПП. Следователно може да се очаква, че фактурирането на услугите не се основава на търговска логика и че фактурираните суми са по-ниски от тези, които биха били за външна организация. Според ТПП това съответства на съдебната практика на Съда, който приема, че предоставянето на услуги на субекти в рамките на една и съща мрежа не винаги следва чисто търговски подход ⁽³³⁾.
- (168) Относно завишеното фактуриране на услуги, предоставени на летище Rochefort/Saint-Agnant, ТПП е на мнение, че оспорваните суми не представляват допълнително фактуриране, въпреки че трафикът е надхвърлил броя на полетите, посочен в спецификации за услугите.
- (169) Що се отнася до подлежащите на връщане аванси, ТПП твърди, че те не могат да се разглеждат като субсидии, тъй като представляват заеми, които летището е длъжно да върне. Всъщност заемите са били финансирани, прехвърлено от един бюджетен ред в бюджета на ТПП към друг, което обяснява защо не е начислена лихва. Освен това ТПП счита, че е действала както би действал частен оператор в отговор на нуждата на неговото летище от ликвидни средства.

⁽³³⁾ Решение на Съда от 3 юли 2003 г., *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

- (170) Поради това ТПП е на мнение, че дори Комисията да счита финансирането на дейността за държавна помощ, то следва да се счита за съвместима помощ въз основа на Насоките от 2014 г.

— *Коментари относно мерките в полза на авиокомпаниите*

- (171) Относно споразуменията между летището и авиокомпаниите, на първо място ТПП смята, че въз основа на критериите, изложени в съдебното решение по делото *Stardust* ⁽³⁴⁾, тези споразумения не може да се считат за вменени на държавата.
- (172) ТПП счита също така, че платената от летището цена по неговите споразумения за услуги за маркетинг не е надвишавала пазарната цена. ТПП отбелязва по-специално, че цената, платена от летище La Rochelle за неговите услуги за маркетинг, е била в съответствие с пазарната цена или дори под нея и се основавала на ставката, публикувана на уебсайта на AMS.
- (173) ТПП счита, че споразуменията с AMS са сключени с цел рентабилност, тъй като те биха подобрили привлекателността на летището и цялостните му отношения с Ryanair. ТПП е на мнение, че финансово-икономическия план за 2003—2018 г., в който за оценяване на отношенията на летището с Ryanair са взети предвид разходите за маркетинг, показва перспективи за рентабилност в дългосрочен план.
- (174) По отношение на летищните такси, плащани от различните авиокомпани, ТПП посочва, че освобождаването на Ryanair от таксата за осветление се обяснява с факта, че тази авиокомпания извършва само дневни полети, което означава, че осветление не е необходимо.
- (175) Относно предоставените на някои авиокомпани отстъпки от летищните такси ТПП счита, че единствената цел на отстъпките е била да се разкриват нови маршрути, и че отстъпките са били ограничени във времето и недискриминационни. Освен това ТПП отбелязва, че летищните такси са оказали положително въздействие върху рентабилността на летището.
- (176) Що се отнася до сумите, платени на Jet2 за услуги за маркетинг, ТПП прилага същата аргументация като изложената по-горе във връзка с Ryanair и AMS. ТПП изтъква, че противно на твърденията в доклада на CRC easyJet не е получила никакво възнаграждение за услуги за маркетинг.
- (177) Относно финансовото участие на публични субекти в експлоатацията на полетни маршрути ТПП оспорва мнението, че финансирането от местните органи по споразуменията за маркетинг е било взето предвид във финансово-икономическия план на летището. Според ТПП въпросните местни органи са подписали тези споразумения за услуги за маркетинг в контекста на своята задача от общ интерес да популяризират местния район.

5.2. Коментари от Ryanair и AMS

- (178) Ryanair оспорва анализа на Комисията, направен в решението за откриване на процедурата. Ryanair счита, че при извършването на проверката за разумен инвеститор Комисията би трябвало да използва сравнителния метод. Освен това Ryanair предостави няколко финансови проучвания въз основа на сравнителния метод, с цел да докаже, че споразуменията за летищни услуги, сключени между Ryanair и летище La Rochelle, са в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика.
- (179) Ryanair критикува също така решението на Комисията да оцени съвместно споразуменията с Ryanair и AMS. Авиокомпанията отхвърля и мнението, че отговорността за прилаганите от ТПП мерки може да бъде вменена на държавата или че тези мерки включват използването на държавни ресурси.
- (180) В допълнение Ryanair предостави икономическо проучване, което има за цел да докаже, че сключените от Ryanair с летище La Rochelle споразумения са в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика, използвайки метода за предварителен анализ на допълнителната рентабилност. Според това проучване анализът не следва да се ограничава до действителния срок на споразуменията, а да отчита и техния теоретичен срок, като се вземат под внимание възможностите за удължаването им, предвидени в самите споразумения. Проучването се основава на средното равнище на промени в данните за трафика на Ryanair в редица други летища, от които авиокомпанията извършва полети.

⁽³⁴⁾ Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Френска република срещу Комисия (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Ryanair освен това счита, че цените на AMS съответстват на пазарните, и че решението на публично летище да закупи услугите на AMS е в съгласие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.
- (182) Ryanair предостави и икономически доклад, който има за цел да докаже, че споразуменията, сключени с Ryanair и AMS, са в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика, когато се анализират заедно (подход, който Ryanair оспорва).
- (183) Накрая Ryanair критикува оценката на Комисията на споразуменията с AMS за услуги за маркетинг, съгласно която единствената стойност на тези споразумения е потенциалното нарастване на броя на пътниците, пътуващи с Ryanair, докато споразуменията са в сила, без да се дава тяхната крайна стойност след изтичането на срока им. Според Ryanair споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг генерират допълнителни приходи, докато са в сила и крайна стойност след изтичане на техния срок. Крайната стойност на споразуменията за услуги за маркетинг се състои в нарастване на трафика към летището след изтичането на срока им в резултат от подобренията репутация на летището.
- (184) AMS също оспорва анализа на Комисията. На първо място, AMS счита, че очакваните ползи от споразуменията за неговите услуги за маркетинг за летищата не се ограничават само до нарастване на броя на пътниците, пътуващи с Ryanair. Според AMS посетителите на уебсайта на Ryanair, които е вероятно да бъдат повлияни от рекламата му, не са изключително клиенти на Ryanair и може да пътуват с други авиокомпаниии. AMS отбелязва също, че наличието на споразумение за услуги за маркетинг между дадено летище и Ryanair не оказва влияние върху коефициента на затоварване на нейните самолети, опериращи от това летище.
- (185) AMS също оспорва решението на Комисията да оцени съвместно споразуменията с Ryanair и AMS. Накрая AMS обяснява, че рекламата на уебсайта на Ryanair дава възможност на летището да привлича повече входящи пътници, които е по-вероятно да изхарчат пари, отколкото изходящите пътници, и по този начин нарастват приходите на летището от невъздухоплавателни дейности.

5.3. Становища, представени от други заинтересовани страни

- (186) Редица физически лица и сдружението Envol Vert информираха Комисията, че подкрепят откритата процедура и осъждат субсидиите, получавани от Ryanair. Някои физически лица освен това поставят под съмнение действителния размер на икономическите ползи, генерирани от летище La Rochelle.
- (187) Всички останали заинтересовани страни изтъкват приноса на летище La Rochelle за развитието на туризма и икономиката в района. Те подчертават също, че закриването на летището би оказало отрицателно въздействие, особено за някои заинтересовани страни, по отношение на тяхната собствена икономическа дейност.
- (188) ТПП на Angoulême изтъква липсата на конкуренция между летищата Angoulême и La Rochelle.
- (189) ТПП на Poitou-Charentes изрази подкрепата си за резолюцията на Европейския парламент ⁽³⁵⁾ относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС, която има за цел да се признае ролята на регионалните летища за развитието на местните икономики.
- (190) Регион Poitou-Charentes подчертава, че не е плащал директни субсидии на летището, само на ТПП, за да може тя успешно да изпълнява задачите си.
- (191) UDOTSI счита, че е изключително важно да продължи финансирането, което дава възможност на авиокомпаниите да получават такова финансиране за изпълнението и разширяването на дейността си на летище La Rochelle. UDOTSI отбелязва, че намаляване на финансирането би довело до спад в туризма в Charente-Maritime, който би повлиял отрицателно върху местната икономика.
- (192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle и департамент Charente-Maritime отбелязват, че техният принос за маркетинговите кампании, провеждани по силата на сключените с ТПП споразумения за маркетинг, е в рамките на техните правомощия и съответства на мисията им за популяризиране на местния район. Communauté d'Agglomération отбелязва, че е обединила усилията си с ТПП в рамките на общо споразумение за маркетинг, което

⁽³⁵⁾ Резолюция на Европейския парламент от 10 май 2012 г. относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС (2011/2196(INI)).

му е дало възможност да се възползва от намаление на тарифите, прилагани от AMS. Накрая Communauté d'Agglomération отбелязва също, че няма пряко участие в управлението на летище La Rochelle и затова счита, че финансовото му участие не следва да се включва във финансово-икономическия план на летището.

6. ЗАБЕЛЕЖКИ И КОМЕНТАРИ ОТ ФРАНЦИЯ

6.1. Мерки в полза на летището

— *Общ интерес от летището*

- (193) Франция твърди, че всички дейности на летището (включително търговските операции) представляват услуги от общ интерес, по-специално за развитието на икономиката и туризма в района, така че никои от средствата, предоставени на операторите на летището, не могат да се считат за държавна помощ.

— *Безвъзмездни средства за инвестиции*

- (194) Франция не споделя мнението на Комисията ⁽³⁶⁾ относно приложимостта на съдебната практика по делото *Aér oports de Paris* ⁽³⁷⁾ към мерките за подкрепа за инфраструктурата, предоставени преди публикуването на Насоките от 2005 г. Тя счита, че следва да се прилагат Насоките от 1994 г. ⁽³⁸⁾, по-специално точка 12 от тях, по силата на която помощта за инфраструктура не подлежи на контрол за държавна помощ от страна на Комисията. Според Франция отклонението от предишната съдебна практика в съдебното решение по делото *Aéroports de Paris*, според което дейностите по управление и експлоатация на летище се определят като стопански дейности, се отнася за важен европейски център и засяга правен въпрос, който не е свързан с финансирането на летища, и следователно не може да се счита за пряко обвързващо за държавите членки по отношение на финансирането на летищна инфраструктура, докато в единствения текст, който е бил в сила по това време — Насоките от 1994 г. — ясно е посочено, че проектите за летищна инфраструктура представляват мерки на общата икономическа политика, които не попадат в обхвата на контрола на държавните помощи. Освен това Франция счита, че практиката на Комисията е в съответствие с Насоките от 1994 г. ⁽³⁹⁾ Франция счита, че в тази атмосфера на правна несигурност е действала в съответствие с единственият документ с правна сила по това време — Насоките от 1994 г.
- (195) Освен това Франция счита, че никоя от спорните мерки за инвестиционна помощ не може да повлияе на конкуренцията и че по тази причина те следва да бъдат изключени от обхвата на разследването на Комисията.
- (196) Според Франция инвестициите са в съответствие с принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика. Тя посочва, че различните инвестиционни мерки са обосновани от хроничните проблеми на летището, свързани с недостатъчния капацитет за обслужване. Според Франция ТПП е взела решение за справяне с тези ограничения като инвестира в увеличаване на капацитета за обслужване на летището. Франция твърди, че различните решения за инвестиране системно са били обусловени от резултатите от прогнозни проучвания и от финансово-икономически планове, изготвени предварително през 2000 г., 2002 г. и 2008 г. Основавайки се на тези проучвания, Франция счита, че ТПП е действала въз основа на разумни предположения, когато с решение от 21 февруари 2003 г. е сметнала за уместно да потърси финансиране от различните публични органи, посочени по-горе.
- (197) Франция счита, че нейните инвестиции са били ограничени, и че от финансова гледна точка летището винаги е подхождало много премерено към осъществяването на инвестиции, тъй като е изчаквало да се достигне пределът на капацитета преди да реши да извърши дейности, които са станали изключително належащи.

⁽³⁶⁾ Решение за откриване на процедурата, съображения 162 и 163.

⁽³⁷⁾ Съдебно решение от 12 декември 2000 г., *Aéroports de Paris* срещу *Комисията*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП към държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽³⁹⁾ Решение на Комисията от 30 март 1999 г., Италия, летище на остров Елба, Държавна помощ NN 638/1998 (ОВ С 67, 17.3.2004 г., стр. 9); Решение на Комисията от 14 юни 1999 г., Обединено кралство — летище Манчестър, Държавна помощ NN 109/98 (ОВ С 65, 13.3.2004 г., стр. 5), съображение 6.

(198) Като алтернатива Франция счита, че ако Комисията прецени, че разследваните мерки представляват държавна помощ, тя би трябвало да ги разглежда като съвместими с вътрешния пазар, тъй като са предоставени с цел изпълнение на задачи от общ икономически интерес, които отговарят на условията, предвидени в член 106, параграф 2 от ДФЕС. Френските власти са на мнение, че летище La Rochelle като цяло може да се счита за услуга от общ икономически интерес, тъй като основните му задачи са да осигури достъпност на обслужвания от него район, да даде възможност за икономическо и социално развитие и да насърчава туризма.

(199) Като допълнителна алтернатива Франция твърди, че помощта за инфраструктура е съвместима с вътрешния пазар съгласно Насоките от 2005 г.

— *Финансиране на дейността*

(200) На първо място, Франция счита, че противопожарните услуги за въздухоплавателни средства и услугите за предотвратяване на опасностите от диви животни са задачи от компетентността на публичната власт, които са от съществено значение за безопасността на летището, и затова следва да бъдат изключени от обхвата на разследването на Комисията относно летище La Rochelle.

(201) Франция също така заявява, че предоставеното на летище La Rochelle финансиране не може да засегне конкуренцията по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и следователно оценяваните мерки не представляват държавна помощ.

(202) Като алтернатива Франция счита, че ако Комисията прецени, че разследваните мерки представляват държавна помощ, тя би трябвало да ги разглежда като съвместими с вътрешния пазар от гледна точка на Насоките от 2014 г.

6.2 Мерки в полза на авиокомпаниите

— *Отстъпки за таксите за Jet2, Flybe и Aer Arann*

(203) Франция отбелязва, че схемата за отстъпки, прилагана по отношение на Jet2, Flybe и Aer Arann, е предвиждала прогресивно намаляващи отстъпки, била е ограничена във времето и се е прилагала за всяка авиокомпания, отговаряща на условията, определени в решението на ТПП за таксите от 27 март 2008 г., с което е въведена схемата.

(204) Според Франция този вид отстъпки, достъпни за всички и предоставяни за ограничен период, не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като мярката не е избирателна и не засяга конкуренцията.

— *Мерки в подкрепа на маркетинга*

(205) Франция отбелязва необходимостта развиващите се регионални летища да популяризират своите услуги и своя район чрез кампании за маркетинг, за да се увеличава броят на техните пътници.

(206) Освен това Франция отбелязва, че съгласно практиката на Комисията, ако дадена услуга се заплаща на пазарна цена, не може да се приеме, че е налице държавна помощ.

(207) Франция изтъква сложния характер на определянето на пазарната цена на услугите за маркетинг, при което трябва да се вземат предвид точното естество на предоставяните услуги, мерките за надзор, влиянието върху трафика и генерираните ползи. Френските власти желаят тези практики да подлежат на обстойно оценяване, за да не се поставят някои летища в неравностойно положение спрямо други.

(208) Френските власти споделят мнението на Комисията, изложено в съображения 205 и 214 от решението за откриване на процедурата, относно необходимостта от оценяване съвместно на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг, както и от общ подход към различните публични органи и ТПП относно финансирането по споразуменията за услуги за маркетинг.

(209) Франция счита, че не е в състояние да докаже, че сключените с Ryanair/AMS споразумения за маркетинг са в съответствие с принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като този принцип изключва всякакви съображения за регионално развитие, докато решението на различните местни и регионални власти да участват във финансирането по тези споразумения е основано на такива съображения. Освен това Франция счита, че проверката за частен инвеститор в условията на пазарна икономика не е подходяща за летища с под 1 милион пътници годишно, които трябва да вземат предвид и други аспекти освен собствената си рентабилност.

- (210) Франция изтъква положителното въздействие на дейността на летището върху регионалното развитие и по тази причина счита за естествено това, че местните и регионалните органи, които се стремят да развиват икономиката и туризма на своята територия, използват услуги, позволяващи им да я популяризират и да привличат посетители.
- (211) Франция отбелязва икономически ползи, генерирани от летището. Например през 2010 г. пътниците, пристигащи с нискотарифни авиокомпаниии в летище La Rochelle, са изхарчили около 30 милиона евро.
- (212) Що се отнася до ТПП, френските власти дават следната обосновка за използването на услуги за маркетинг: „относно съображенията, от които се е ръководила ТПП за сключване на споразуменията, обект на разследване, възможността за поместване на рекламни съобщения за летище La Rochelle и неговия район, както и за всички дестинации, обслужвани от летището, на уебсайт с толкова много посетители като този на Ryanair, е представлявала благоприятна възможност за привличане на допълнителни клиенти, от която ТПП, желаейки да увеличи трафика на летището и следователно приходите, естествено се възползва.“ Франция добавя, че „от гледна точка на летище La Rochelle неговата стратегия за подкрепа на маркетинга е дала резултат, тъй като е довела до рязко нарастване на броя на пътниците през този период, което е довело до постоянно нарастване на летищните такси и приходите от невъздухоплавателни дейности ...“.
- (213) Що се отнася до сумите, платени на Jet2 за услуги за маркетинг, френските власти прилагат същата аргументация като изложената по-горе във връзка с Ryanair/AMS.
- (214) Франция изтъква също така, че противно на информацията, съдържаща се в доклада на CRC от 2008 г. и включена в съображение 39 от решението на Комисията за откриване на процедурата, easyJet не е получила финансиране за услуги за маркетинг и реклама.

7. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

7.1. Мерки в полза на летището

- (215) В тази част Комисията ще направи оценка на различните мерки за финансова подкрепа, предоставена на летището, описани в раздел 3.1.

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

- (216) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.
- (217) Следователно за определянето на дадена мярка като държавна помощ е необходимо да са изпълнени всички изброени по-долу критерии:
- бенефициерът трябва да е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, което предполага, че той извършва стопанска дейност;
 - въпросната мярка трябва да е финансирана с държавни ресурси и да може да бъде приписана на държавата;
 - мярката трябва да предоставя изборително предимство на своя бенефициер или своите бенефициери;
 - въпросната мярка трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да е вероятно да засегне търговията между държавите членки.

7.1.1.1. Понятия за предприятие и стопанска дейност

а) Обща рамка

- (218) Както Комисията потвърди в Насоките от 2014 г. ⁽⁴⁰⁾, от датата на решението по дело *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) ⁽⁴¹⁾, дейността по експлоатация и изграждане на летищна инфраструктура трябва да се счита за попадаща в обхвата на контрола на държавната помощ. Обратно, поради съществуващата преди тази дата несигурност, публичните власти са могли законно да считат по това време, че финансирането на летищна инфраструктура не представлява държавна помощ, и съответно че не е необходимо за такива мерки да се уведомява Комисията. Явно е, че тя не може сега, въз основа на правилата за държавните помощи, да оспорва мерки за финансиране, предоставени преди 12 декември 2000 г.

⁽⁴⁰⁾ Точки 28 и 29 от Насоките от 2014 г.

⁽⁴¹⁾ Съдебно решение от 12 декември 2000 г., *Aéroports de Paris* срещу Комисията, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) В този случай безвъзмездните средства за инвестиции са предоставени след 12 декември 2000 г., както и потенциалната оперативна помощ, чието разглеждане обхваща периода след 1 януари 2001 г. Следователно френските власти не могат да разчитат на правна несигурност, когато става въпрос за определяне на дейността на летище La Rochelle като нестопанска, тъй като разглежданите мерки са приложени след 12 декември 2000 г.
- (220) Въпреки това, както е посочено и в Насоките от 2014 г., не всички дейности на летищен оператор са непременно от стопанско естество ⁽⁴²⁾. Дейности, които обикновено попадат в обхвата на отговорностите на държавата при упражняване на нейните официални правомощия като публичен орган, нямат стопански характер и по принцип не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ.
- (221) Безвъзмездните средства за инвестиции, предоставени през 2001 г. и 2005 г. (вж. таблица 8), са използвани по-специално за финансиране на инвестиции във връзка със залата за пристигащи и заминаващи пътници, пистата, пътеката за рулиране и местостоянките. Тази инфраструктура и това оборудване се управляват с търговска цел от ТПП, която е летищният оператор и таксува ползвателите за разходите за тези активи. Затова тези инвестиции са присъщи на търговската дейност на летището. Следователно безвъзмездните средства за инвестиции, предоставени между 2001 г. и 2005 г., са били в полза на стопанските дейности.
- (222) По тази причина във връзка с понятията за предприятие и стопанска дейност финансирането на тази летищна инфраструктура и потенциалната оперативна помощ са служили главно за финансиране на стопанската дейност за търговска експлоатация на летището, извършвана от ТПП, и следователно попадат в обхвата на правилата за държавна помощ.
- б) Специален случай на субсидии за задачи, попадащи в обхвата на правомощията на публичната власт
- (223) Както е показано в таблица 4, официалната процедура по разследване обхваща субсидии (по-конкретно от FIATA), с които са финансирани различни инвестиции, свързани със сигурността, а именно съоръжения и устройства за проверка на регистрирания багаж, контрол на достъпа до ограничената зона и проверка на лица и ръчен багаж. Субсидиите са имали за цел и увеличаване на безопасността, тъй като са закупени автомобили за службата за пожарна и аварийна безопасност на въздухоплавателните средства. Тези различни субсидии са отпуснати в рамките на общата система на финансиране на задачи на публичната власт във френските летища, описани в съображения 32 и следващите.
- (224) Както Комисията посочва в Насоките от 2014 г., Съдът е постановил, че дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и по принцип не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ ⁽⁴³⁾. Съгласно Насоките от 2014 г. дейности като управление на въздушното движение, полиция, митници, пожарогасене при въздухоплавателни средства, защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество ⁽⁴⁴⁾.
- (225) В Насоките от 2014 г. е определено също, че за да не бъде определено като държавна помощ, публичното финансиране на такива нестопански дейности следва да е строго ограничено до компенсиране на възникналите заради тях разходи и не трябва да води до неоправдана дискриминация между летища. Относно това второ условие, в Насоките се посочва, че когато съгласно даден правен ред е нормално гражданските летища да трябва да поемат някои разходи, присъщи на тяхната експлоатация, докато други граждански летища не трябва да го правят, на последните може да е предоставено предимство, независимо от това дали тези разходи са свързани с дейност, чието естество по принцип се счита за нестопанско ⁽⁴⁵⁾.

— *Нестопанският характер на финансираните дейности*

⁽⁴²⁾ Точки 34 и 35 от Насоките от 2014 г.

⁽⁴³⁾ Решение на Съда по дело C-118/85, *Комисията срещу Италия*, ECLI:EU:C:1987:283, параграфи 7 и 8, решение на Съда от 4 май 1988 г., *Bodson срещу Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, параграф 18.

⁽⁴⁴⁾ Точка 35 от Насоките от 2014 г.

⁽⁴⁵⁾ Точки 36 и 37 от Насоките от 2014 г.

(226) Дейностите, финансирани чрез общата система на финансиране на задачи на публичната власт във френските летища, описани в съображения 32 и следващите, са свързани със защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство ⁽⁴⁶⁾, задачи на полицията ⁽⁴⁷⁾, спасителни и противопожарни дейности за въздухоплавателни средства ⁽⁴⁸⁾, безопасност на въздушното движение ⁽⁴⁹⁾ и опазване на природната и човешката среда ⁽⁵⁰⁾. Тези дейности може основателно да се считат за попадащи в обхвата на отговорностите на държавата при упражняване на нейните официални правомощия като публичен орган. Следователно Франция може с пълно основание да счита тези задачи за „попадащи в обхвата на публичната компетентност“, с други думи, за нестопанска дейност, съгласно правилата за държавна помощ. Затова тя може да осигурява публично финансиране за компенсиране на разходите, направени от летишните оператори при изпълнението на тези задачи, доколкото те са им възложени с националното законодателство и при условие, че това финансиране не води до свръхкомпенсиране или дискриминация между летищата.

— Строго ограничено компенсиране и недискриминационно финансиране

(227) От описанието в съображение 32 и следващите е ясно, че въведената с френското законодателство система се основава на строги механизми за контрол на разходите — както предварителен, така и последващ — които гарантират, че чрез летишните такси и допълнителен финансов инструмент летишните оператори получават само сумите, строго необходими за покриване на разходите.

(228) Освен това тъй като тази система се прилага за всички френски граждански летища както по отношение на видовете задачи, които водят до компенсация, така и по отношение на механизмите за финансиране, условието за недискриминация е изпълнено. Френското законодателство възлага на управителите на летища изпълнението на задачите на публичната власт, но отговорността за финансирането на тези задачи възлага на държавата, не на управителите на летища. Следователно компенсирането с публични средства на разходите за изпълнението на тези задачи не води до намаляване на разходите, които обикновено следва да се поемат от управителите на летища съгласно френската правна система.

(229) Тази национална система е прилагана по отношение на летище La Rochelle от началото на разследвания период. В резултат на това финансирането, получено съгласно описаната система, не представлява държавна помощ в полза на летището.

7.1.1.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

(230) Следните местни органи и публични власти са предоставили субсидии на оператора на летище La Rochelle: френската държава, регион Poitou-Charentes, департамент Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle и общото подразделение на ТПП на La Rochelle.

а) Общото подразделение на ТПП на La Rochelle

(231) За да определи дали средствата на търговско-промишлените палати представляват държавни ресурси и дали използването им може да бъде приписано на държавата, Комисията отбелязва преди всичко, че с член L 710-1 от Търговския закон търговско-промишлените палати се определят като „междинен държавен орган“. По-специално търговско-промишлените палати са публични органи съгласно френското законодателство. Член L 710-1 от Търговския закон, който понастоящем е в сила, гласи, че „Френската търговско-промишлена палата, регионалните търговско-промишлени палати, местните търговско-промишлени палати и групите между тях са публични органи, които се контролират от държавата и се управляват от избрани ръководители“.

(232) В член L 710-1 от Търговския закон са определени и задачите на търговско-промишлените палати: „Мрежата [от търговско-промишлени палати] и всяко учреждение или палата на департамент в нейните рамки допринасят за икономическото развитие, привлекателността и териториалното устройство на областта и за подпомагане на предприятията и на техните сдружения, като изпълняват, в рамките на определените с постановление условия, всякакви задачи за обществена услуга и задачи от общ интерес, необходими за тяхното изпълнение.“

⁽⁴⁶⁾ Тази категория включва проверка на регистрирания багаж, проверка на лица и ръчен багаж и контрол на достъпа до ограничената зона.

⁽⁴⁷⁾ Тази категория включва автоматизиран граничен контрол чрез биометрична идентификация.

⁽⁴⁸⁾ Както е уточнено по-горе, тези три категории са изрично посочени в Насоките от 2014 г. като примери за нестопанска дейност.

⁽⁴⁹⁾ Тази категория включва предотвратяване на опасностите от диви животни.

⁽⁵⁰⁾ Тази категория включва мерки за контрол на околната среда.

За тази цел всяко учреждение или палата на департамент в рамките на тази мрежа може да изпълнява в съответствие с приложимите секторни планове:

1. задачи от общ интерес, които са му/й възложени със закони и разпоредби;
2. задачи за подпомагане, наставничество, осъществяване на връзка и консултиране за онези, които полагат начало или поемат предприятия, както и за предприятията като цяло, в съответствие с приложимите закони и разпоредби относно правото на конкуренция;
3. задачи за подпомагане и консултиране за насърчаване на международното развитие на предприятията и износ на тяхната продукция в партньорство с агенцията, посочена в член 50 от Закон № 2003-721 от 1 август 2003 г.;
4. задача да насърчава началното или продължаващото професионално обучение, по-специално чрез обществени и частни учебни заведения, които то/тя създава, управлява или финансира;
5. задача да изгражда и експлоатира съоръжения, по-специално пристанищни и летищни съоръжения;
6. задачи за реализиране на печалби, които са му/й възложени от публичноправен субект или може да се окажат необходими за изпълнението на други негови/нейни задачи;
7. всяка задача за експертна оценка, консултация или изследване, поискани от публични органи по въпрос, свързан с промишлеността, търговията, услугите, икономическото развитие, професионалното обучение или териториалното устройство, без да се засяга работата, която може да започне.“

(233) Така в списъка със задачи на търговско-промишлените палати, даден в член L.710-1 от Търговския закон и цитиран по-горе, се показва, че основанието за тяхното съществуване и главната им цел е да изпълняват задачите от общ интерес, които са им възложени със закон, т.е. главно да представляват интересите на промишлеността, търговията и услугите пред публичните органи, да подпомагат местния стопански сектор и да развиват привлекателността и териториалното устройство на своите региони. Промислените и търговските дейности на търговско-промишлените палати са спомагателни по отношение на техните задачи от общ интерес и са предназначени да им помагат за изпълнението им.

(234) От изготвянето му през 2005 г. до настоящата му редакция това законодателство е претърпяло развитие, но основните му принципи остават непроменени. Също така правилата, които са били в сила преди изготвянето на член L 710-1 от Търговския закон, са се основавали на същите принципи. Следователно през целия разследван период търговско-промишлените палати като ТПП са продължавали да бъдат публични органи, създадени със закон, управлявани от избрани ръководители и контролирани от държавата. Освен това като междинни държавни органи те са продължили да бъдат натоварвани със задачи от общ интерес, състоящи се в представляване на интересите на промишлеността, търговията и услугите пред националните и чуждестранните публични органи, допринасяйки за привлекателността и териториалното устройство на регионите и подпомагайки стопанския сектор.

(235) Комисията посочва също така, че с член R 712-2 и следващите от Търговския закон търговско-промишлените палати се поставят под контрола на представители на държавата. В това си качество органът, упражняващ контрол, има достъп до всички общи събрания на ТПП и може да добавя точки към дневния ред. Освен това контролният орган трябва да бъде уведомяван за определени важни решения, посочени в разпоредбите (например относно бюджета, прибавяне до заеми, предоставяне на гаранции на трети страни, трансфери, придобиване или разширяване на финансови участия в граждански или търговски дружества, и др.). По-специално решенията, свързани с първоначални, коригиращи или изпълнени бюджети, са задължителни само след като бъдат одобрени, дори мълчаливо, от органа, упражняващ контрол.

(236) Освен това общият бюджет на търговско-промишлените палати включва приходи от данъци, събрани от дружества, включени в търговския и дружествен регистър. Следователно ресурсите на търговско-промишлените палати се състоят по-специално от постъпления от данъци (данъкът за покриване на разходите на търговско-промишлените палати, определен с член 1600 от Общия данъчен кодекс), субсидии или търговски ресурси, произтичащи от дейности за обучение и за управление на транспортна инфраструктура. В резултат на това не се налага търговско-промишлените палати да разчитат единствено на своите търговски приходи, за да покриват разходите си. Това по-скоро потвърждава заключението, че промишлените и търговските дейности на търговско-промишлените палати са спомагателни към задачите им от общ интерес и са предназначени да им помагат да изпълняват тези задачи.

- (237) С оглед на всичко гореизложено търговско-промишлените палати като ТПП трябва да се считат за публични органи и всички техни решения, също както решенията на националното правителство или на местните и регионалните органи, трябва да бъдат счетени за решения, които „може да бъдат приписани на държавата“ по смисъла на съдебната практика относно държавната помощ ⁽⁵¹⁾, като ресурсите им представляват държавни ресурси. Общият съд също е потвърдил този подход в няколко съдебни решения относно помощ, предоставена от ТПП на Nîmes, Angoulême и Pau на авиокомпаниите ⁽⁵²⁾.

б) Местните органи

- (238) Ресурсите на местните органи, които са отпусkali субсидии на летището, а именно Region of Poitou-Charentes, департамент Charente-Maritime и Communauté d'agglomération de La Rochelle, са държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ⁽⁵³⁾. Освен това поведението на тези органи, също както и мерките, предприемани от централната власт, попада в обсега на същия член, ако са изпълнени условията, определени в тази разпоредба ⁽⁵⁴⁾. Следователно решенията на местните органи, разследвани в настоящия случай, трябва да се считат за решения, които може да бъдат приписани на държавата (в широк смисъл) по смисъла на съдебната практика относно държавната помощ.
- (239) Плащанията за управлението и експлоатацията на летище Rochefort са извършени от Общия орган на летището (Syndicat Mixte de l'Aéroport), състоящ се от различни местни органи ⁽⁵⁵⁾, и следователно също представляват държавни ресурси, отпускането на които може да бъде приписано на държавата.

в) Държавата

- (240) Субсидиите за покриване на разходите за „задачи на публичната власт“ са финансирани от FIATA, фонд, управляван от държавата, или директно от държавния бюджет, и следователно представляват държавни ресурси, чието използване може да бъде приписано на държавата.
- (241) Развитието на инфраструктурата е отчасти финансирано от ЕФРР. Това финансиране се счита за държавен ресурс, тъй като се отпуска под контрола на съответната държава членка ⁽⁵⁶⁾. То също може да бъде приписано на държавата, доколкото решението за използването му се взема от френските власти.
- (242) В резултат на това всички мерки в полза на летище La Rochelle, обхванати от настоящото разследване, може да бъдат приписани на държавата и са финансирани с държавни ресурси.

7.1.1.3. Избирателно предимство

- (243) За да се прецени дали една държавна мярка предоставя предимство на дадено предприятие съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да се определи дали въпросното предприятие се ползва с икономическо предимство, позволяващо му да избегне необходимостта да поема разходи, които по правило е трябвало да бъдат покрити от

⁽⁵¹⁾ Например решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 1996 г., *Compagnie nationale Air France* срещу Комисията, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, параграфи 58 до 61, Решение на Общия съд от 12 май 2011 г., *Région Nord-Pas-de-Calais* и *Communauté d'agglomération du Douaisis* срещу Комисията, T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, параграф 108.

⁽⁵²⁾ Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Ryanair DAC* срещу Комисията, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, параграфи 85—89; Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Ryanair DAC* срещу Комисията, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, параграф 89; Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Ryanair DAC* срещу Комисията, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, параграфи 97—106.

⁽⁵³⁾ Решение на Общия съд от 12 май 2011 г., *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, параграф 108.

⁽⁵⁴⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 6 март 2002 г., *Diputación Foral de Álava* и други срещу Комисията, T-127/99, T-129/99 и T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, параграф 142.

⁽⁵⁵⁾ До 2007 г. Общият орган е включвал Общия съвет на Charente-Maritime, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais и междубошинските органи на Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente и bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Относно определянето на ресурсите на ЕФРР като държавна помощ вж. Решение на Комисията от 22 ноември 2006 г., проект South Yorkshire Digital Region Broadband, държавна помощ N 157/2006 (ОВ С 80, 13.4.2007 г., стр. 1), съображение 29, и Решение на Комисията от 15 юни 2006 г., Развитие на инфраструктурата на Krievu Sala за преместване на пристанищната дейност извън градския център, държавна помощ N 44/2010 (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21), съображения 69 и 70.

неговите собствени финансови ресурси, или дали се ползва с предимство, което не би получило при нормалните пазарни условия⁽⁵⁷⁾. Необходимо е също така да се определи дали въпросната мярка може да се счита за компенсация за обществена услуга, отговаряща на условията на съдебното решение по делото *Altmark*⁽⁵⁸⁾.

а) Понятие за услуга от общ икономически интерес и приложение на съдебното решение по делото *Altmark*

- (244) На първо място трябва да се установи дали различните оценявани мерки могат да бъдат считани за компенсация за обществена услуга, отпусната за предоставянето на действителни услуги от общ икономически интерес.
- (245) В тази връзка следва да се припомни, че в съдебното решение по делото *Altmark* Съдът постанови, че компенсацията за обществена услуга не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС когато са изпълнени четири кумулативни условия. Първо, предприятието получател трябва действително да има задължения да извършва обществена услуга и те трябва да са ясно определени. Второ, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат установени предварително по обективен и прозрачен начин. Трето, компенсацията не трябва да надхвърля необходимото за пълно или частично покриване на разходите, възникнали при изпълнение на задължението за извършване на обществена услуга, като се отчитат съответните постъпления и разумна печалба. Накрая, ако в конкретен случай предприятието, на което е възложено да изпълнява задължения за извършване на обществени услуги, не е избрано чрез процедура за възлагане на обществени поръчки, която позволява да бъде подбран оферентът, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за общността, равнището на необходимата компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които би направило едно типично предприятие, добре управлявано и разполагашо с подходящите средства.
- (246) За да се приложат тези условия, първо трябва да се провери наличието на действителна услуга от общ икономически интерес.
- (247) В настоящия случай Франция счита, че управлението на летището като цяло следва да се счита за услуга от общ икономически интерес. Доводите си относно наличието на действителна услуга от общ икономически интерес за летище La Rochelle като цяло Франция основава главно на приноса на летището за местното икономическо развитие. Франция счита, че развитието на въздушното движение, възложено на ТПП-Летище от ТПП „може да се счита за задължение за извършване на обществена услуга по смисъла на съдебната практика по делото *Altmark*.“ Според Франция тази задача се отнася до „икономическото и туристическото развитие на района“, за което по нейно мнение са нужни „i) увеличение на пътничекото, генериращи доходи и работни места за регионалната икономика [...] и ii) развитие на зоната за предприятия, разположена в съседство с летището“. Относно тази зона за предприятия Франция споменава няколко предприятия, установени там, и посочва, че съгласно член 170-1 от Търговския закон ТПП има „задача да изгражда и експлоатира съоръжения, по-специално пристанищни и летищни съоръжения“⁽⁵⁹⁾.
- (248) Комисията не споделя това виждане. За да се прецени до каква степен експлоатацията на едно летище представлява услуга от общ икономически интерес, трябва да се анализира необходимостта от общия интерес, който тази дейност задоволява.
- (249) В точка 69 от Насоките от 2014 г. е определено, че „за да бъде счетена за услуга от общ икономически интерес, една дейност следва да притежава специални характеристики в сравнение с обикновените стопански дейности“. Съгласно съдебната практика на Съда една услуга от общ икономически интерес е услуга, която се отличава със специални характеристики в сравнение с тези на други икономически дейности⁽⁶⁰⁾, и предприятията, на които са възложени задачи за услуга от общ икономически интерес са такива, на които е възложена „специфична задача“⁽⁶¹⁾. Най-общо казано, възлагането на „специфична задача за обществена услуга“ е свързано с извършването на услуги, които едно предприятие не би поело или не би поело в същата степен или при същите условия, ако изхождаше от своя търговски интерес⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Съдебно решение от 14 февруари 1990 г., Франция срещу Комисията, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, параграф 41.

⁽⁵⁸⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg* срещу *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Коментари на Франция относно решението за откриване на процедурата.

⁽⁶⁰⁾ Вж. решение на Съда от 10 декември 1991 г., *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, параграф 27; съдебно решение от 17 юли 1997 г., *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, параграф 53, и съдебно решение от 18 юни 1998 г., *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, параграф 45.

⁽⁶¹⁾ Вж. по-специално съдебно решение от 27 март 1974 г., *BRT* срещу *SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз за държавна помощ към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4), точки 46 и 47.

- (250) В точка 69 от Насоките от 2014 г. е посочено също така, че „целта от общ интерес, преследвана от публичните органи, не може просто да бъде развитието на определени стопански дейности или икономически зони, предвидени в член 107, параграф 3, буква в) от Договора“ ⁽⁶³⁾. Безспорно е, че подобрявайки достъпността на даден район, особено ако с това се нарушава неговата изолираност, едно летище може да окаже положително въздействие върху местното икономическо развитие. Обаче простият факт, че наличието и дейността на едно летище генерират преки и непреки работни места и насърчават дейността на местните предприятия, по-специално в сектора на туризма, не може да се счита за уместен критерий за установяване на наличието на действителна услуга от общ икономически интерес.
- (251) В резултат приносът на летище La Rochelle към развитието на местната икономика, който е основният фактор, изтъкнат от Франция в подкрепа на нейната теория за наличието на действителна услуга от общ икономически интерес, сам по себе си не е релевантен фактор, доколкото се разглежда отделно от приноса на това летище към достъпността на района.
- (252) Освен това в точка 72 от Насоките се предвижда, че „Що се отнася до летищата, Комисията счита, че в добре обосновани случаи е възможно цялостното управление на едно летище да бъде счетено за услуга от общ икономически интерес. [...] Комисията счита, че такъв случай може да е налице само ако без летището част от регион, потенциално обслужван от него, би останала изолирана от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятствала нейното социално и икономическо развитие. В такава оценка следва да се отдели подобаващо внимание на другите видове транспорт и по-специално на високоскоростните железопътни линии или морски връзки, обслужвани от фериботни линии“ ⁽⁶⁴⁾.
- (253) Що се отнася до приноса на летище La Rochelle за достъпността на региона, следва да се отбележи, че La Rochelle е свързан например с Paris и Bordeaux посредством железопътни услуги с често пътуващи влакове, като времето за пътуване е около три часа и съответно два часа и половина. Относно пътната мрежа, La Rochelle е близо до автомагистралите A837, A10 и A83, които осигуряват директна връзка към няколко големи френски града, по-специално Bordeaux и Nantes. С оглед на тази информация не може да се твърди, че без летище La Rochelle част от региона, потенциално обслужван от това летище, би останала изолирана от останалата част на Съюза до степен, която би възпрепятствала нейното социално и икономическо развитие.
- (254) И накрая, в коментарите на Франция не е засегната забележката в решението за откриване на процедурата, с която се поставя под съмнение доводът на Франция, че е налице действителна услуга от общ икономически интерес за летище La Rochelle като цяло. Комисията беше отбелязала, че управлението на летище La Rochelle „включва и дейности, които не са свързани пряко с основните дейности на летището, като например строителство, финансиране, използване и отдаване под наем на земя и сгради, както за офиси и складове, така и за хотели и промишлени предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги. И накрая, макар че френските власти считат, че всички въпросни летищни дейности представляват задължения за извършване на обществена услуга, не са предвидени отделни сметки за приходите от търговски дейности.“ Считайки, че тези дейности, които не са свързани пряко с основната дейност на летището, са част от задълженията за извършване на обществена услуга, Франция пренебрегва факта, че те не притежават специални характеристики в сравнение с други стопански дейности, и че стопанските субекти поемат едни и същи услуги в една и съща степен или при едни и същи условия както извън летището, така и в него. Следователно приемайки, че всички дейности на летището представляват задължения за извършване на обществена услуга, Франция е допуснала явна грешка в преценката при определянето на услугата от общ икономически интерес.
- (255) Комисията отбелязва също така, че в счетоводните записи, представени за летището, по-специално финансовият план за периода 2001—2014 г., не се разграничават основните дейности на летището и останалите дейности. Обратно, изглежда, че текущите дефицити, отчетени за разследвания период, впоследствие са компенсирани с авансови плащания, осигурени от общото подразделение на ТПП и обхванати от настоящото решение. Това е цялостно балансиране на сметките без да се прави разлика между основните дейности на летището.
- (256) В резултат, предвид всичко гореизложено, както и представените от Франция аргументи, Комисията счита, че Франция е допуснала явна грешка в преценката като твърди, че управлението на летище La Rochelle като цяло е било услуга от общ икономически интерес. По-специално дейността на летищния оператор на La Rochelle, заключаваща се в обработване на летището на търговски полети за превоз на пътници, не може да се счита за действителна услуга от общ икономически интерес. От това следва, че доколкото обхванатите от настоящата оценка

⁽⁶³⁾ Вж. също Решение на Комисията от 16 ноември 2004 г., Франция, Проект за телекомуникационна мрежа с голям капацитет в Rungles-Atlantiques, държавна помощ N 381/2004 (ОВ С 162, 2.7.2005 г., стр. 5-6), съображение 53.

⁽⁶⁴⁾ Точка 72 от Насоките от 2014 г.

мерки за финансова подкрепа са били предназначени за финансиране на дейността на летището като цяло, те не могат да бъдат счестени за финансова компенсация, предоставена с оглед управлението на действителна услуга от общ икономически интерес.

- (257) При това дори ако беше възможно цялото управление на летище La Rochelle или част от него основателно да бъде определено като услуга от общ икономически интерес, въпросните мерки все пак не биха удовлетворявали кумулативните условия в съдебното решение по делото *Altmark*. Те не отговарят на първото, второто и четвъртото условие от това решение, както ще бъде доказано по-долу, като се има предвид съобщението за прилагането на правилата за държавна помощ към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес ⁽⁶⁵⁾ („съобщението за УОИИ“).

— Ясно определени задължения за извършване на обществена услуга, изпълнявани от предприятието (първо условие)

- (258) Съгласно съдебното решение по делото *Altmark* предприятието получател трябва действително да има задължения да извършва обществена услуга и те трябва да са ясно определени.

- (259) Тъй като Франция е допуснала явна грешка в преценката, определяйки управлението на летището като цяло като услуга от общ икономически интерес, а мерките, обхванати от настоящото разследване, са използвани за финансиране на функционирането на летището като цяло, първото условие съгласно съдебното решение по делото *Altmark* не е изпълнено.

- (260) Освен това съгласно съобщението за УОИИ ⁽⁶⁶⁾ за да бъде изпълнено първото условие по делото *Altmark*, задачата за обществена услуга трябва да бъде възложена чрез един или повече актове, които в зависимост от законодателството на държавите членки може да са под формата на законодателни или регулаторни инструменти или споразумения. При това в акта или редицата актове трябва да са определени най-малко съдържанието и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга, предприятието и когато е приложимо — съответната територия, естеството на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от въпросния орган, параметрите за изчисляване, контрол и преглед на компенсацията, както и мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация. Единствените актове, представени от Франция, които евентуално биха могли да изпълнят тази функция, са член L 170-1 от Търговския закон, решенията на ТПП от 21 февруари 2003 г. и от 25 юни 2004 г., и процедурата за приемане на бюджета за летището, определена в циркулярно писмо № 111 от 30 март 1992 г. ⁽⁶⁷⁾ („циркулярно писмо № 111“), които би трябвало да осигуряват гаранции за избягване на свръхкомпенсиране.

- (261) Става обаче ясно, че в никой от тези актове не са ясно дефинирани задълженията за предоставяне на обществена услуга. По-конкретно в тези актове не са определени съдържанието и времетраенето на задълженията за извършване на обществена услуга, нито методите за изчисляване и преразглеждане на всеки механизъм за финансово компенсиране. В резултат на това актовете не отговарят на изискванията на първото условие от решението по делото *Altmark*, дори и без да се взема предвид факта, че наложените на ТПП-Летище задължения не представляват действителна услуга от общ икономически интерес.

— Параметри на компенсацията, предварително установени по обективен и прозрачен начин (второ условие)

- (262) Всички извънредни субсидии и подлежащи на връщане аванси, получени от ТПП-Летище, са извънредни мерки, предоставени на ad hoc основа за покриване на необходимите инвестиционни разходи и финансиране на текущия дефицит на летището. Следователно те не произтичат от параметри за изчисляване, установени предварително.

- (263) Следва да се отбележи, че задачите на ТПП-Летище за периода 2000 г.—2012 г. са определени в неговите основни актове. В тези актове обаче не е предвиден механизъм за финансово компенсиране за ТПП въз основа на параметри, предварително установени по обективен и прозрачен начин.

⁽⁶⁵⁾ 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).

⁽⁶⁶⁾ Пак там, параграф 52.

⁽⁶⁷⁾ Циркулярно писмо № 111 от 30 март 1992 г. за определяне на бюджета, счетоводната отчетност и финансовите правила, приложими по отношение на ACFCI (Френската търговско-промишлена палата), CRCI (регионалните търговско-промишлени палати), CCI (търговско-промишлените палати) и GIC (групите между палатите).

(264) Процедурата за определяне на компенсация, която според Франция се съдържа в процедурата за приемане на бюджета на летището, установена в циркулярно писмо № 111, също не осигурява механизъм за финансово компенсиране за оператора.

(265) В резултат на това мерките за финансова подкрепа, предоставени на ТПП-Летище, не удовлетворяват второто условие по делото *Altmark*.

— *Справедливо обезщетение за разходи, произтичащи от задълженията за извършване на обществена услуга (трето условие)*

(266) Компенсацията не трябва да превишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се вземат под внимание свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

(267) Не е предвидено ТПП да плаща допълнителна компенсация за търговското използване на която и да е допълнителна инфраструктура, финансирана от региона.

(268) Франция заявява, че тази допълнителна инфраструктура е необходима за изпълнение на задачите по предоставяне на обществена услуга, и че нейното изграждане спомага да се балансират финансите на летището. Оказва се обаче, че тези съоръжения са неразривно свързани със стопанската дейност по експлоатация на летището и са насочени конкретно към развиване на летището. Следователно съоръженията не отговарят на описания по-горе критерий за общ интерес.

(269) В резултат на това компенсацията не изпълнява третото условие от съдебното решение по делото *Altmark*. Въпреки че условията по делото *Altmark* са кумулативни и е достатъчно едно от тях да не е изпълнено, за да не може Комисията да изключи наличието на предимство за летищния оператор, тя все пак ще анализира четвъртото условие по делото *Altmark*.

— *Процедура за избор на доставчика на услуги (четвърто условие)*

(270) Четвъртото условие по делото *Altmark* гласи, че предоставената компенсация трябва да е резултат от процедура за възлагане на обществена поръчка, даваща възможност да бъде подбран оферентът, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за общността (първи подкритерий) или от сравнително проучване на типично предприятие, добре управлявано и разполагащо с подходящите средства (втори подкритерий).

(271) ТПП не е избрана да експлоатира летището след тръжна процедура и Комисията не разполага с информация, показваща, че сумите от мерките за финансова подкрепа, които е получила, може да са били определени въз основа на анализ на разходите, които би направило типично предприятие, добре управлявано и разполагащо с подходящите средства.

(272) В резултат на това мерките за финансова подкрепа, предоставени на ТПП-Летище, не удовлетворяват четвъртото условие по делото *Altmark*.

(273) Тъй като четирите условия по делото *Altmark* не са изпълнени, различните мерки в полза на летищния оператор не могат да бъдат считани за компенсация за обществена услуга, предоставена за извършването на услуга от общ икономически интерес. Следователно на този етап Комисията не може да изключи наличието на предимство за летищния оператор.

б) Преценка за наличието на изборително икономическо предимство

(1) Безвъзмездни средства за инвестиции

(274) По отношение на безвъзмездните средства за инвестиции на обща стойност около 3 милиона евро за нова зала за пристигащи и заминаващи пътници, укрепване, удължаване и разширяване на пистата, укрепване и разширяване на пътеката за рулиране, укрепване и разширяване на местостоянките и изграждане на утайтелен басейн за приваждане на летището в съответствие със Закона за водите Франция не е представила аргументи в подкрепа на становището, че различните публични органи, предоставили тези средства, са могли да очакват възвръщаемост на инвестициите си, която би удовлетворила оператор в условията на пазарна икономика, действащ на тяхно място. По-скоро изглежда, че безвъзмездните средства за инвестиции са били предоставени от различни публични органи, за да допринесат за регионалното развитие. Следователно публичните органи са действали в изпълнение на своите задачи за обществена услуга.

(275) Предвид горното безвъзмездните средства за инвестиции не отговарят на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Следователно те са дали икономическо предимство на ТПП-Летище. Всъщност с тези безвъзмездни средства са намалени инвестиционните разходи, които ТПП-Летище е трябвало да поеме, без изгледи за достатъчна възвръщаемост на инвестицията за органите, предоставили средствата. Освен това тъй като от тези предимства се е ползвало единствено предприятие, те са избирателни.

(2) Подлежащи на връщане аванси

(276) По отношение на подлежащите на връщане аванси на обща стойност 8,77 милиона евро, на първо място следва да се отбележи, че те са равностойни на безлихвени заеми, предоставени от общото подразделение на ТПП на ТПП-Летище. Според Франция един аванс следва да се разглежда като вноска по текущата сметка, направена от акционер към негово дъщерно предприятие. Франция добавя, че частният акционер не извършва анализ на рентабилността за такива аванси, тъй като те всъщност са заеми, чиято цел е да се даде възможност на дъщерното предприятие да развива дейността си в полза на акционера. По мнението на Франция това важи в още по-голяма степен за настоящия случай, тъй като финансовият трансфер е между части на един и същи правен субект, а именно ТПП. Според Франция по тази причина авансите не са свързани с финансов риск за ТПП, тъй като тя е собственик на земята и на инфраструктурата, чиято стойност далеч надхвърля сумата на авансите ⁽⁶⁸⁾. Такъв аргумент би бил уместен само ако предоставяйки тези аванси, за да продължи дейността на летище La Rochelle, ТПП е очаквала летището да стане рентабилно в средносрочен до дългосрочен план, което би дало възможност не само да бъдат върнати авансите на ТПП, но и тя да получи „възвръщаемост на инвестицията си“ като възнаграждение за вложения капитал, чрез евентуални печалби, реализирани от летището.

(277) По тази причина Комисията попита Франция за печалбите, които ТПП би могла да очаква от предоставянето на подлежащите на връщане аванси. В отговора си ⁽⁶⁹⁾ Франция не представя нито едно проучване или анализ, доказващо, че може да се очаква хипотетична печалба от предоставянето на тези субсидии. Тя само посочва документите, определящи ролята на собственика, който използва всички средства, за да осигури дългосрочното развитие на своето летище.

(278) По времето, когато е предоставяла различните подлежащи на връщане аванси, ТПП не е разполагала с достатъчни гаранции, че дейността на летището ще стане рентабилна и ще позволи на ТПП-Летище да върне предоставените аванси, като остави достатъчно голям марж на печалбата, за да компенсира капитала, отпуснат от общото подразделение на ТПП. Подлежащите на връщане аванси са предоставяни от 2001 г. По това време счетоводният резултат на летището вече е бил отрицателен. И накрая, при липсата на подлежащите на връщане аванси резултатите на ТПП-Летище биха били още по-лоши, изключвайки всякаква възможност за възвръщаемост на инвестицияния капитал.

(279) С оглед на всички тези фактори ТПП не би могла да счита, че съществува някаква вероятност да получи възвръщаемост в краткосрочен до средносрочен план на капитала, който е предоставила чрез авансите, отпуснати на ТПП-Летище. ТПП би могла дори основателно да изпитва сериозни съмнения дали ТПП-Летище един ден ще бъде в състояние да го изплати.

(280) Освен това макар да е трябвало връщането на авансите да започне през 2014 г., не е предвидено летищното подразделение да заплаща лихва като подходяща отплата за предоставения му от ТПП заем.

(281) Предвид всичко гореизложено ТПП не е действала по отношение на своето летишно подразделение както би действал оператор в условията на пазарна икономика, мотивиран от надеждни и документирани перспективи за рентабилност.

(282) В заключение, подлежащите на връщане аванси са дали икономическо предимство на ТПП-Летище. Освен това тъй като от всяко от тези предимства се е ползвало единствено предприятие, те са избирателни.

(3) Предполагаемо завишено фактуриране на услуги, предоставени от ТПП на летище Rochefort Saint-Agnant

(283) Относно предполагаемото завишено фактуриране на услуги, предоставени от ТПП на летище Rochefort Saint-Agnant, Франция твърди, че това е извършено съгласно споразумение за услуги, сключено в партньорство с ТПП на Rochefort. Според Франция ТПП е избрана да управлява летище Rochefort на 11 юли 2001 г. след конкурентна тръжна процедура.

⁽⁶⁸⁾ Писмо на Франция от 18 ноември 2015 г.

⁽⁶⁹⁾ Писмо на Франция от 26 май 2014 г.

- (284) Когато продажба на услуги се извършва след конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна тръжна процедура в съответствие с принципите на ДФЕС относно обществените поръчки, може да се приеме, че продажбата е в съответствие с пазарните условия ⁽⁷⁰⁾.
- (285) В настоящия случай Франция е представила доказателства, че тръжната процедура е била: i) конкурентна, тъй като всички оференти са могли да участват в процедурата; ii) прозрачна, тъй като поканата за представяне на оферти е публикувана в пресата и всички оференти са били надлежно уведомени; iii) недискриминационна, тъй като критериите за подбор са били обективни и установени предварително, и iv) безусловна, тъй като не са поставяни конкретни условия. Освен това критерият за подбор е бил свързан с цената.
- (286) Предвид горното предоставената на Комисията информация доказва, че тръжната процедура е била открита, прозрачна и безусловна. Поради това Комисията заключава, че цената на услугите, предоставени от ТПП, действително представлява пазарна цена, която не дава предимство на ТПП.

(4) Предполагаемо занижено фактуриране на услуги, предоставени на летището от общото подразделение на ТПП

— Период 2001—2005 г.

- (287) Предоставената на Комисията информация показва, че между 2001 г. и 2005 г. плащанията са били еднократни суми, и че е липсвал аналитичен алгоритъм за разпределяне, основан на обективни критерии. Въпреки че обясненията на Франция сочат, че еднократните суми са предоставяни при пазарни условия, няколко елемента поставят под съмнение липсата на държавна помощ, по-конкретно липсата на аналитичен алгоритъм за разпределяне.

24 от 288 точки

По-специално между 2001 г. и 2005 г. сумата на извършените от ТПП-Летище плащания за услугите, предоставени от общото подразделение на ТПП, е била с около 50 % по-ниска от тази на плащанията за същите услуги през периода 2006 г.—2012 г. (вж. таблица 5), като е нараснала рязко когато е въведен алгоритъма за разпределяне. По този начин въвеждането на аналитичен алгоритъм за разпределяне от 2006 г. нататък показва, че услугите, предоставени от общото подразделение на ТПП, явно са били фактурирани по занижена стойност. Затова Комисията заключава, че предполагаемото занижено фактуриране на услуги, предоставени на летището от общото подразделение на ТПП между 2001 г. и 2005 г., е осигурило на ТПП-Летище изборително икономическо предимство.

— Периодът 2006 г.—2012 г.

- (289) Относно предполагаемото занижено фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летището между 2006 г. и 2012 г., Франция твърди, че разходите за услугите, общи за различните подразделения на ТПП, като например структурни услуги във връзка със счетоводството, ИТ, човешки ресурси и др., са били разпределяни между тези подразделения съгласно аналитичен алгоритъм за разпределяне и по този начин са били разпределяни въз основа на обективни критерии. Франция заявява също така, че ТПП е извършвала подробен анализ съобразно с променящите се обеми на дейността, и че алгоритъмът за разпределяне изцяло съответства на промените в трафика на летището. В допълнение Франция твърди, че използването на алгоритъма за разпределяне е проверявано ежегодно, тъй като отчетите на ТПП се заверяват от съодитор в резултат от консолидирането на отчетите за групата на ТПП.
- (290) Комисията счита, че за периода 2006—2012 г. Франция е доказала, че е бил въведен алгоритъм за разпределяне, основан на шест обективни и уместни критерия съобразно с услугите, предоставени от общото подразделение на ТПП на летището:

— за общото администриране на летището разходите за подслугата „служители на изборни длъжности“ са изчислявани според броя на урежданите въпроси на дневен ред, касаещи летището, за заседания на управителния комитет и на общото събрание и полученият процент е прилаган за разходите на председателството на ТПП; разходите за услугата „генерална дирекция“ се изчисляват според времето, изразходено от директора в заседания за вземане на решения, с представители на персонала, за наблюдение на инвестициите, и т.н. Предвид горното Комисията заключава, че услугите са били съобразени с нуждите и са фактурирани според разходите за тях. Освен това предоставената на Комисията информация доказва, че алгоритъмът за разпределяне е бил прилаган правилно;

⁽⁷⁰⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, параграф 89 и следващите (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1).

- комуникация: разходите за услугата са изчислявани съобразно времето, изразходвано за всяко подразделение на ТПП;
- счетоводство и управленски контрол: разходите за услугата са изчислявани според процента на броя на счетоводните статии;
- ИТ: разходите за услугата са изчислявани според броя инсталирани работни станции (покупки, поддръжка, анализ и внедряване на хардуерни и софтуерни разработки, и т.н.);
- човешки ресурси: разходите за услугата са изчислявани според броя на постоянния персонал на летището;
- услуга по проекти: разходите за услугата са изчислявани според времето, изразходено за услугата след важни инвестиции (включително разширението на залата за заминаващи и пристигащи пътници) за всеки случай поотделно в зависимост от проектите и поканите за подаване на оферти.

(291) Тези критерии са обективни и уместни, тъй като са свързани с изразходеното време и действително извършената работа.

(292) При това Комисията счита, че Франция е доказала, че алгоритъмът за разпределяне е прилаган правилно, тъй като алгоритмите се проверяват ежегодно, за да се осигури най-реалистичният резултат. В допълнение концептуализацията, както и подборът на критерии и метода за изчисляване също се проверяват от одитори.

(293) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че предполагаемото занижено фактуриране на услуги, предоставени на летището от общото подразделение на ТПП между 2006 г. и 2012 г., не е осигурило на летището предимство и следователно не представлява помощ.

(5) Финансово участие на различните местни органи в мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle

(294) Комисията счита, че финансовото участие на местни органи в мерките за популяризиране, прилагани от летище La Rochelle, трябва да се разглежда като подкрепа за финансиране на дейността на летището, а не като финансиране на авиокомпаниите.

(295) Противно на това френските власти и ТПП считат, че това участие следва да се разглежда като покупка от страна на местните органи на услуги за маркетинг, и следователно като финансиране на авиокомпаниите. ТПП твърди, че органите са се присъединили към споразуменията за маркетинг, за да постигнат целите, които те самите са си поставили в контекста на техните задачи от общ интерес, и по-специално за да се възползват от намаление на цената от AMS за групово покупка ⁽⁷¹⁾. Също така френските власти считат, че летището е служило като централен орган за покупки ⁽⁷²⁾.

(296) Анализ на фактите обаче не потвърждава версията, представена от френските власти и ТПП. Няколко елемента сочат, че вноските от местните органи трябва да се разглеждат като финансиране за дейността на летището.

(297) Както е посочено в Насоките от 2014 г., летишните оператори нерядко предлагат на авиокомпаниите стимули под формата на подкрепа за маркетинг. Това важи с особена сила за регионалните летища, за които може да се окаже по-трудно да привличат авиокомпаниите в сравнение с летищата в близост до големи градове. По тази причина разходите, свързани със споразумения за маркетинг с авиокомпаниите, могат да се считат за обичайни разходи за дейността на един летищен оператор ⁽⁷³⁾. В резултат вноските от местни органи са използвани за покриване на част от обичайните разходи за дейността на летище La Rochelle.

(298) Освен това вноските от местни органи са предоставени на летище La Rochelle, което ги е използвало за развиване на икономическата си дейност, сключвайки от свое име споразумения за услуги за маркетинг с авиокомпаниите. При това следните елементи сочат, че вноските от местните органи не представляват покупки на услуги за маркетинг от местните органи.

⁽⁷¹⁾ Коментарите на ТПП от 10 юни 2014 г., стр. 27.

⁽⁷²⁾ Бележка от френските власти от 11 април 2018 г., стр. 9.

⁽⁷³⁾ Вж. Решение на Комисията от 11 ноември 2016 г., SA.24221, летище Klagenfurt — Помощ за Ryanair и други авиокомпаниите, съображение 237.

- (299) На първо място, както е посочено в раздел 3.1.1.5, вноските са изплащани съгласно споразумения между ТПП от една страна и департамент Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle и регион Poitou-Charentes от друга. В споразуменията не е определен видът на мерките за популяризиране, които трябва да се предприемат от ТПП или от доставчиците на услуги, на които ще бъдат възложени. По-специално в споразуменията не е посочен фактът, че доставчиците на услуги ще са авиокомпаниите или техни дъщерни дружества. В коментарите си от 4 юни 2012 г. ТПП уточнява също, че „летището подчертава, че ангажирайки се да подкрепят мерките за насърчаване на маркетинга на летище La Rochelle, публичните органи по никакъв начин не възнамеряват да се обвързват с конкретен оператор на услуги за маркетинг. Това е достатъчно ясно от споразуменията за маркетинг, които сключват, тъй като названието на оператора на тези услуги дори не се споменава в тях“⁽⁷⁴⁾. Следователно изглежда, че ТПП е имала значителна свобода по отношение на избора на мерки за популяризиране и на доставчиците на тези услуги.
- (300) Второ, в различните споразумения за маркетинг, сключени от ТПП с авиокомпаниите и техни дъщерни дружества, не се споменава участието на местните органи във финансирането на мерките на ТПП за маркетинг.
- (301) И накрая, изглежда, че в някои случаи ТПП е сключила с авиокомпаниите споразумения за маркетинг, без да разполага с правна гаранция, че ще получи субсидиите от публичните органи. Например между 2004 г. и 2006 г. ТПП е сключила няколко споразумения за маркетинг с авиокомпаниите въз основа на финансово-икономически план, предвиждащ годишна финансова вноска в размер на 144 500 евро от департамент Charente-Maritime. В крайна сметка обаче департамент Charente-Maritime не е изплатил никаква финансова вноска.
- (302) Така тези различни елементи сочат, че вноските от различните местни органи трябва да се разглеждат като финансиране на разходите за дейността на летището.

7.1.1.4. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (303) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно потенциалната конкуренция между летище La Rochelle и други летища, разположени наблизо, като тези в Angoulême, Rochefort и Niort.
- (304) В точка 25 от Насоките от 2014 г. регионът на обслужване на едно летище е определен като 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. В точка 25 обаче се посочва още, че регионът на обслужване на едно летище може да е различен и в него трябва да бъдат взети предвид особеностите на всяко конкретно летище. Големината и формата на региона на обслужване са различни за отделните летища и зависят от различните характеристики на летището, включително i) неговия модел на стопанска дейност, ii) неговото разположение и iii) дестинациите, които обслужва.
- (305) Що се отнася до летище Angoulême, Комисията отбелязва на първо място, че то се намира на повече от два часа път с кола и на разстояние над 150 km от летище La Rochelle. Следователно разстоянието между двете летища е значително по-голямо от посоченото в точка 25 от Насоките от 2014 г. По принцип това вероятно изключва летище Angoulême от региона на обслужване на La Rochelle. Комисията отбелязва също така, че летищата La Rochelle и Angoulême имат относително различни модели на стопанска дейност. През разглеждания период (2001 г.—2012 г.) дейността на летище La Rochelle се основава главно на превоз на пътници по редовни линии до европейски дестинации, обслужвани от нискотарифни авиокомпаниите като Ryanair и easyJet (вж. съображение 29). За разлика от това дейността на летище Angoulême през този период се променя значително: i) между 2004 г. и 2007 г. е изпълняван единствен вътрешен редовен полет (предмет на задължение за обществена услуга) между Angoulême и Lyon; ii) между 2008 г. и 2009 г. е изпълняван единствен редовен полет от Ryanair до London Stansted от април до октомври; ii) между 2010 г. и 2011 г. от летище Angoulême не са изпълнявани редовни полети⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Коментарите на ТПП от 4 юни 2012 г., параграф 34.

⁽⁷⁵⁾ Вж. Решение на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services, (ОБ L 201, 30.7.2015 г., стр. 48), съображения 15 и 16.

- (306) Комисията отбелязва също така, че през разглеждания период (2001—2012 г.) двете дестинации, обслужвани от летище Angoulême (Lyon и London Stansted) успоредно са обслужвани и от летище La Rochelle. Относно London Stansted Комисията отбелязва, че между 2008 г. и 2009 г. Ryanair е извършвала превози до тази дестинация и от двете летища, което може да означава, че авиолиниите ги считат за отделни пазари. Освен това закриването на маршрута до Angoulême не е довело до преминаване на пътници към линията La Rochelle—London Stansted.
- (307) По тези причини Комисията счита, че летище La Rochelle не е разположено в региона на обслужване на летище Angoulême.
- (308) Що се отнася до летищата Niort и Rochefort, Комисията отбелязва, че се намират съответно на 60 минути път с кола (75 km) и на 50 минути път с кола (54 km) от летище La Rochelle. Както обаче е посочено в съображение 304, регионът на обслужване на едно летище може да е различен и за него трябва да бъдат взети предвид и други характеристики на летището като например неговият модел на стопанска дейност и дестинациите, които обслужва. По отношение на модела на стопанската дейност на летище La Rochelle — основаващ се главно на превози на пътници по редовни линии, обслужвани от големи търговски авиокомпаниии като Ryanair и easyJet — се различава съществено от този на летищата Niort и Rochefort. Както Франция посочва, летищата Niort и Rochefort са предназначени основно за дейността на авиоклубове и за леки въздухоплавателни средства и не обработват обществени въздушни превозвачи. При това никое от тях не е оборудвано с услуги за обслужване на авиокомпаниии, експлоатиращи редовни маршрути ⁽⁷⁶⁾, за разлика от летище La Rochelle, което обслужва няколко авиокомпаниии, предлагащи превози по редовни линии до различни дестинации във Франция и Европа.
- (309) Поради това Комисията счита, че летищата Niort и Rochefort не са заместители на летище La Rochelle като пътническо летище за редовни превози, извършвани от големи търговски авиокомпаниии.
- (310) Независимо от това Комисията счита, че летище La Rochelle конкурира други летища, дори такива, които се намират извън неговия регион на обслужване. Летищните оператори в ЕС се конкурират помежду си за привличане на авиокомпаниии. Авиокомпаниите решават кои маршрути да обслужват и с каква честота въз основа на редица критерии. Тези критерии включват не само потенциалните клиенти, които могат да очакват по съответните маршрути, но и характеристиките на летищата в двете крайни точки на маршрута.
- (311) Авиокомпаниите вземат под внимание такива критерии като вида на предоставяните летищни услуги, население или стопанска дейност около летището, натовареност, дали има достъп по суша, както и размерът на таксите и общите търговски условия за използване на летищната инфраструктура и услуги (включително съществуването и размера на стимулите и мерките в подкрепа на маркетинга, предлагани на авиокомпаниите). Равнището на таксите, на стимулите и на мерките за подкрепа е ключов фактор, тъй като публичното финансиране, предоставено на едно летище, може да се използва за привличане на авиокомпаниии и по този начин значително да наруши конкуренцията.
- (312) Затова авиокомпаниите разпределят ресурсите си, специално самолетите и екипажите, по различните маршрути, като освен другите критерии, разглеждат предлаганите от летищните оператори услуги и техните цени.
- (313) От горепосоченото става ясно, че е вероятно различните мерки, предоставени на летище La Rochelle и обхванати от настоящото разследване, доколкото те са предоставили икономическо предимство на това предприятие, да са укрепили неговата позиция в сравнение с други европейски летищни оператори. Следователно е възможно тези мерки да са нарушили конкуренцията и да са засегнали търговията между държавите членки.

7.1.1.5. Заключение относно наличието на помощ

- (314) Субсидиите за задачи на публичната власт и предполагаемото занижено фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летището между 2006 г. и 2012 г., не представляват държавна помощ. Безвъзмездните средства за инвестиции, заниженото фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летище La Rochelle между 2001 г. и 2005 г., подлежащите на връщане аванси, получени от летище La Rochelle, и субсидиите от местни органи, предназначени да допринесат за мерките за популяризиране на летището, представляват държавна помощ за летище La Rochelle.

⁽⁷⁶⁾ Тези услуги включват наземно обслужване, услуги за сигурност и спасителни и противопожарни услуги на ниво 1 за въздухоплавателни средства.

7.1.2. Неправотерният характер на държавната помощ

- (315) Безвъзмездните средства за инвестиции, заниженото фактуриране между 2001 г. и 2005 г., подлежащите на връщане аванси и субсидиите, предназначени да допринесат за мерките за популяризиране, които ТПП е получила от департамент Charente-Maritime, регион Poitou-Charentes и Communauté d'agglomération de La Rochelle, са приложени без да е отправено уведомление за тях, в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (316) С Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес („решението за УОИИ от 2005 г.“), са определени условията, при които определена помощ, предоставена като компенсация за обществена услуга, може да бъде освободена от задължението за уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС. Според Франция предоставените на ТПП-Летище мерки отговарят на тези условия. Комисията счита, че това не е така.
- (317) На първо място, както беше доказано в съображение 261, управлението на летище La Rochelle като цяло не може да се счита за действителна услуга от общ икономически интерес. Затова, тъй като различните гореспоменати мерки са предоставени за финансиране на управлението на летището като цяло, те не изпълняват критериите, определени в решението за УОИИ от 2005 г.
- (318) На второ място, както е посочено по-горе, дори ако управлението на летището като цяло можеше да се класифицира като услуга от общ икономически интерес, никоя от въпросните мерки не би представлявала компенсация за обществена услуга, чиито параметри са били определени предварително по обективен и прозрачен начин. Както беше посочено в съображение 273, въпросните мерки не удовлетворяват условията от съдебното решение по делото *Altmark*.
- (319) С оглед на гореизложеното безвъзмездните средства за инвестиции, заниженото фактуриране между 2001 г. и 2005 г., подлежащите на връщане аванси и субсидиите, целящи да допринесат за мерките за популяризиране, които ТПП е получила от департамент Charente-Maritime, регион Poitou-Charentes и Communauté d'agglomération de La Rochelle, представляват неправомерна помощ.

7.1.3. Съвместимост на помощта с вътрешния пазар

7.1.3.1. Съвместимост на инвестиционната помощ

- (320) Разглежданите мерки засягат безвъзмездни средства за инвестиции, изплатени на ТПП-Летище от различни публични органи (регион Poitou-Charentes, департамент Charente-Maritime и Communauté d'Agglomération de La Rochelle) и по линия на ЕФРР. Както е посочено по-горе, тези безвъзмездни средства за инвестиции са намалили инвестиционните разходи, които ТПП по правило би трябвало да поеме, и следователно представляват инвестиционна помощ.
- (321) Инвестиционната помощ е предоставена преди 4 април 2014 г. — датата, от която се прилагат Насоките от 2014 г. Съгласно Насоките Комисията прилага по отношение на неправомерната инвестиционна помощ в полза на летища правилата, които са били в сила по времето, когато е предоставена помощта ⁽⁷⁷⁾.
- (322) По отношение на безвъзмездните средства, отпуснати от 2005 г. нататък, по това време са били в сила Насоките от 2005 г. и следователно следва да се прилагат.
- (323) Обаче безвъзмездните средства, предоставени между 2000 г. и 2005 г., са отпуснати на ТПП-Летище преди Насоките от 2005 г. да влязат в сила, по време, когато е липсвал конкретен критерий за съвместимост на инвестиционната помощ за летища. По тази причина Комисията трябва да направи оценка на такива безвъзмездни средства директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, вземайки под внимание практиката си за вземане на решения в тази връзка. Следва да се припомни, че практиката на Комисията за вземане на решения във връзка с оценката на съвместимостта на помощ, предоставена на летищни оператори, е консолидирана от Насоките от 2005 г. Затова Комисията счита, че съвместимостта с вътрешния пазар на безвъзмездните средства, предоставени между 2000 г. и 2005 г., следва да се оценява в светлината на принципите, изложени в Насоките от 2005 г., и с оглед на съдебната практика ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Точка 173 от Насоките от 2014 г.

⁽⁷⁸⁾ Решение на Съда (голям състав) от 22 септември 2020 г., C-594/18 Р, Република Австрия срещу Комисията, ECLI:EU:C:2020:742, параграф 20.

(324) Като всяка друга държавна помощ, за да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, държавната помощ за летища трябва да е необходима за улесняване на развитието на икономическа дейност и пропорционална на тази цел. Затова Комисията ще направи оценка за съвместимостта с критериите за необходимост и пропорционалност, в допълнение към гореспоменатите критерии от Насоките от 2005 г.

(325) За да установи необходимостта и пропорционалността на помощта, Комисията трябва да провери и дали размерът на помощта е ограничен до строго необходимото за постигане на преследваната цел ⁽⁷⁹⁾.

а) Допустимост на инвестиционните разходи

(326) На първо място, Комисията отбелязва, че съгласно Насоките от 2005 г. допустимите разходи за инвестиционна помощ в полза на дадено летище трябва да се ограничават до инвестиционните разходи, свързани изцяло с летищната инфраструктура (писти, терминали, перони и др.) или разходите за оборудване, което директно ги подпомага (пожарогасително оборудване, съоръжения за сигурност и безопасност). Обаче разходите за търговски дейности, които не са свързани пряко с основните дейности на летището, като например строителство, финансиране, използване и отдаване под наем на земя и сгради, не само за офиси и складове, но също така и за хотели и промишлени предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги, трябва да се изключат от допустимите разходи.

(327) Различните безвъзмездни средства за инвестиции от ЕФРР, регион Poitou-Charentes, департамент Charente-Maritime и Communauté d'Agglomération de La Rochelle в размер на близо 3 милиона евро са използвани за финансиране на изграждането на нова зала за пристигащи и заминаващи пътници, укрепване, удължаване и разширяване на пистата, укрепване и разширяване на пътеката за рулиране, укрепване и разширяване на местостоянките и изграждане на утаителен басейн за приважане на летището в съответствие със Закона за водите.

(328) Пистата, пътеката за рулиране, местостоянките, утаителният басейн и терминалът са част от летищната инфраструктура и попадат в обхвата на контрола на държавната помощ, както е определено в съображение 218. Следователно инвестиционните разходи за тази инфраструктура са допустими.

б) Помощта улеснява развитието на дадена икономическа дейност

(329) Безвъзмездните средства за инвестиции са използвани, за да се изгради нова зала за пристигащи и заминаващи пътници, да се укрепят, удължат и разширят пистата, да се укрепят и разширят пътеката за рулиране, да се укрепят и разширят местостоянките и да се изгради утаителен басейн за приважане на летището в съответствие със Закона за водите.

(330) Увеличаването на размера на пистата (с 45 m по ширина и със 115 m по дължина), на пътеката за рулиране и местостоянките позволява на летище La Rochelle да обработва самолети с капацитет 100—200 места като B737 и A320 и да се насочва към нови пазари, където тези самолети са най-използвани (Великобритания, Белгия, Иберийски полуостров), приспособявайки се към специфичните стандарти за безопасност на тези самолети. Така се постига целта за регионално икономическо развитие и развитие на туризма, с което се засилва привлекателността на летище La Rochelle и се цели увеличаване на броя на пътниците, пътуващи до този регион.

(331) Разширяването на терминала е позволило той да бъде адаптиран към постоянното нарастване на трафика и по този начин да се обслужват пътниците при спазване на приемливо ниво на безопасност, сигурност и удобство, което преди това е липсвало, както е посочено през януари 2000 г. в резултат от изследване на сградите. В изследването се отбелязва, че в пикови моменти преминават 100 пътници, и поради това общата зала е съвсем недостатъчна, което води до задръствания и забавяне на процедурите по сигурността, и съответно при отвеждането към самолетите и слизането от тях. Следователно финансирането е подобрило безопасността при експлоатацията на инфраструктурата, което е от съществено значение за постигане на целите за регионално развитие и увеличаване на туризма.

⁽⁷⁹⁾ Вж. Решение на Комисията от 18 февруари 2011 г. относно държавна помощ NN 26/2009 — Greece — Развитие на летище Ioannina, съображения 69 и 70. Вж. също Решение на Общия съд от 18 януари 2012 г., *Djebel срещу Комисията*, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, параграфи 122 и 123 и цитираната съдебна практика.

- (332) Следва да се отбележи също и това, че летище La Rochelle е важна връзка между Европа и региона La Rochelle. В това отношение летището е от ключово значение за икономическото и туристическо развитие на региона. Липсата на летище в La Rochelle или значително намаляване на неговия потенциал за обслужване вероятно би подкопало тази роля, тъй като по-специално пътуващите по работа обикновено желаят да намалят до минимум времето за пътуването си, особено за да могат да пътуват обратно същия ден. Затова, ако на пътуващите по работа до и от La Rochelle се налага да използват летище, което не е в непосредствена близост до града, това може да се счита за пречка за развитието на икономическа дейност.
- (333) Летище La Rochelle обработва и големи потоци туристи, свързани по-специално с близостта му до île de Ré с неговите морски курорти. Това положително въздействие е оценено в бележка на ТПП от 2008 г. относно стратегия за контролиран растеж. В нея се посочва, че икономическият принос на летището към агломерацията съответства на средствата, изхарчени от пътниците на нискотарифните авиокомпаниии в местната икономика по време на техния престой (33 милиона евро през 2007 г.). В допълнение през 2008 г. 167 работни места са били базирани на летището. В доклад за въздушния транспорт и развитието на туризма, изготвен от ODIT France през 2008 г., е посочено съотношение, което дава възможност общият икономически принос на летище La Rochelle към местната икономика да бъде определен като приблизително равен на 100 милиона евро през 2008 г.
- (334) Поради всички тези причини получените от ТПП-Летище безвъзмездни средства за инвестиции са допринесли за икономическото развитие на La Rochelle и неговия регион, като се има предвид въздействието на летището върху туризма и икономическата дейност като цяло.
- (335) Отпуснатите безвъзмездни средства са допринесли и за достъпността на региона, особено за туристи и пътуващи по работа. Във връзка с това следва да се отбележи, че летище La Rochelle не е разположено в региона на обслужване на летище Angoulême (вж. съображения 305 до 307).
- (336) По отношение на летищата Niort и Rochefort Комисията счита, че те не заместват La Rochelle като летище за превоз на пътници по редовни линии, обслужвани от големи търговски авиокомпаниии (вж. съображение 309).
- (337) Поради това инвестиционната помощ, даваща възможност на летище La Rochelle да увеличи капацитета си за обслужване, допринася в определена степен за достъпността на региона, тъй като така се избягва необходимостта пътниците и авиокомпаниите да избират несъвършен заместител.
- (338) Освен това линията на TGV, свързваща La Rochelle с Париж, международен транспортен възел, е високоскоростна едва от Saint Pierre des Corps нататък, и затова да се стигне до Париж с този вид транспорт отнема три часа. Проектът TGV Atlantique, който ще свързва градовете Poitiers, Angoulême и Bordeaux с високоскоростна линия, не включва La Rochelle.
- (339) Следователно изглежда, че въпреки наличието на средства за транспорт, алтернативни на въздушния, безвъзмездните средства за инвестиции са спомогнали за подобряване на достъпността на региона и за неговото икономическо развитие.
- в) Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта
- (340) Инвестициите са имали за цел да се подобри работата и да се осигури оптимално използване на съществуващата инфраструктура, по-конкретно понеже част от нея е била неизползваема поради несъответствие със стандартите за безопасност или понеже инвестицията дава възможност летището да се пригоди към предвидимото увеличение на броя на пътниците.
- (341) При осъществяването на инвестициите, свързани с разширяване на пистата на летището, която е била с недостатъчни размери и неподходяща, ТПП-Летище се ограничава до нейното удължаване със 115 метра, което е било достатъчно за постигане на пазарните цели на летището, изложени в съображение 330, т.е. адаптиране за самолети с максимален капацитет 200 места. Такова удължаване е било препоръчано и в резултат от проучването, извършено през януари 2000 г. от Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Регистрираният през следващите години трафик потвърждава тези констатации.
- (342) Както е посочено в съображение 331, работата по терминала (също с недостатъчни размери), финансирана с безвъзмездните средства за инвестиции, не е довела до значително нарастване на капацитета, а е имала за цел само осигуряване на възможност маломерната инфраструктура да поема съществуващия трафик, както и по-добро справяне с пиковите периоди.
- (343) Следователно тези инвестиции не са надхвърлили необходимото, за да може летището да продължи да обслужва безпроблемно съществуващия трафик, включително в пиковите часове. Затова те са били необходими и пропорционални на поставената цел.

г) Инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване

- (344) Следва да се отбележи, че между 2005 г. и 2007 г. трафикът на летище La Rochelle се колебае между около 120 000 и 220 000 пътници годишно, и че през годините той постоянно нараства. По тази причина е било основателно както през 2005 г., така и през 2007 г. да се очакват перспективи за значително и засилено използване.
- (345) Следователно тези перспективи са оправдавали инвестициите, насочени към поддържане на инфраструктурата в състояние да поема съществуващия трафик и справяне с ежегодния ръст на летището, без обаче съществено да се увеличава капацитетът.
- (346) В тази връзка следва да се има предвид, че работата за промяна на размерите на пистата на La Rochelle е била насочена към обслужване на самолети с по-голям капацитет и адаптиране към стандартите за безопасност, специфични за определени самолети, като крайната цел е да се спомогне за увеличаване на броя на пътниците, пътуващи до региона. В допълнение разширяването на терминала е позволило той да бъде пригоден към постоянното нарастване на трафика и по този начин да се обслужват пътниците при спазване на приемливо ниво на безопасност, сигурност и удобство и да се избегнат запръстванията и забавянето на процедурите по сигурността, и съответно при отвеждането към самолетите и слизането от тях. С безвъзмездните средства за инвестиции са финансирани дейности за обновяване и модернизиране на пистата, целящи да се поддържа инфраструктурата в състояние да продължи да обслужва съществуващите видове самолети и обем на трафика без значително увеличаване на обема и да се подобри работата на летището в пиковите часове. В заключение, към момента на отпускане на безвъзмездните средства за инвестиции финансираната инфраструктура е имала задоволителни средносрочни перспективи за използване.

д) Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата

- (347) Летище La Rochelle е отворено за различните авиокомпании, които желаят да го използват, без конкретни ограничения. Следователно достъпът до тази инфраструктура е равен и недискриминационен по смисъла на Насоките от 2005 г.

е) Липса на влияние върху търговията в противоречие на общия интерес

- (348) Както е посочено по-горе, съгласно Насоките от 2005 г. летище La Rochelle е категория D. В параграф 39 от Насоките е определено, че „паричните средства, предоставени на малките регионални летища (категория D), е малко вероятно да нарушат конкуренцията или да повлияят на търговията в степен, противоречаща на общия интерес“.
- (349) При това от съображения 304 и 309 следва, че летище La Rochelle не се конкурира в своя регион на обслужване с друго летище със същия модел на стопанска дейност, за което да е вероятно да бъде негативно засегнато от въпросните мерки. Летищата Niort и Rochefort обслужват различни пазарни сегменти и следователно са само несвършени заместители един на друг. Летище Angoulême не се намира в региона на обслужване на летище La Rochelle.
- (350) Освен това въпросните безвъзмездни средства за инвестиции не са използвани за финансиране на значително увеличаване на капацитета, което би променило класификацията на летището съгласно Насоките от 2005 г. Така главното въздействие на тези безвъзмездни средства за инвестиции е било да се поддържа летището, доколкото при липсата им то не би могло да продължи да работи, или би работило при по-лоши условия. Безвъзмездните средства обаче не са довели до създаване на нов капацитет, който би могъл да конкурира други летища, както е видно от Таблица 11.

Таблица 11

Използван капацитет, изразен в брой пътници, през периода 2002 г.—2010 г.

Година	Използван капацитет
2002 г.	91 726
2003 г.	93 763
2004 г.	100 342

2005 г.	127 563
2006 г.	180 964
2007 г.	220 088
2008 г.	214 338
2009 г.	167 724
2010 г.	191 429

Източник: френските власти

(351) И на последно място, след отпускането на безвъзмездните средства за инвестиции не се наблюдава значително прехвърляне на авиокомпаниите от Angoulême към La Rochelle, нито са оттеглени полети от Angoulême, които да бъдат заменени от нови полети от La Rochelle до същите дестинации.

(352) Като има предвид всички положителни и отрицателни последици от въпросните безвъзмездни средства, Комисията счита, че безвъзмездните средства за инвестиции не са повлияли върху търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

ж) Необходимост и пропорционалност на помощта

(353) Счита се за необходимо и пропорционално да се инвестира в подобряване на функционирането и оптимално използване на съществуващата инфраструктура, по-специално когато част от нея е неизползваема поради несъответствие със стандартите за безопасност⁽⁸⁰⁾, или когато инвестицията дава възможност летището да се пригоди към предвидимото увеличение на броя на пътниците⁽⁸¹⁾.

(354) Относно работата по пистата, пътеката за рулиране и местостоянки, които са били с недостатъчни размери, стратегията на летището е била да се разкриват нови маршрути и да се развива неговият трафик, и по тази причина е било необходимо разширяване на инфраструктурата му.

(355) Що се отнася до извършената работа по терминала, летищната инфраструктура не е била подходяща за постоянното нарастване на пътническия поток, и това е водело до забавяния и задръствания. Следователно промяната на размерите на летището е била както необходима, така и пропорционална за обработване на наплива от пътници.

(356) Безвъзмездните средства за инвестиции възлизат на 2 986 000 евро от общо 5 876 000 евро, т.е. 50,8 % интензитет на помощта, който е приемлив предвид категорията на летището.

(357) Освен това цялата налична информация показва, че тази помощ може да се счита за необходима и пропорционална, тъй като без нея ТПП не би била в състояние да финансира въпросните инвестиции, нито да осигури значително по-голямо участие от онова, което е предоставила.

(358) В таблица 12 по-долу са обобщени разполагаемият доход на летище La Rochelle през периода 2002—2012 г. и капацитетът на летището за самофинансиране, който представлява сума от разполагаемия доход и непаричните разходи (основно амортизация и провизии за задължения и такси). Капацитетът за самофинансиране се състои от сумите, генерирани от дейността на предприятието, които са на разположение за финансиране на инвестиции, оборотния капитал на предприятието, плащанията по заеми, спестяванията и дивидентите, изплащани на акционерите.

⁽⁸⁰⁾ Решение на Комисията от 16 май 2006 г. относно държавна помощ NN 21/2006, Обединено кралство – летище на град Derry (ОВ С 272, 9.11.2006 г., стр. 13), съображения 57 и 58.

⁽⁸¹⁾ Решение на Комисията от 27 април 2010 г. относно държавна помощ N 41/2010, Латвия — държавна помощ във връзка с инвестиции в инфраструктурата на летище Рига (ОВ С 143, 2.6.2010 г., стр. 22), съображения 35—37.

Таблица 12

Нетен доход и капацитет за самофинансиране на летище La Rochelle

(хиляди евро)

Година	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012г.
Приходи	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Разходи	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Разполагаем доход	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Капацитет за самофинансиране	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Източник: френските власти

(359) Тази таблица показва, че между 2002 г. и 2012 г. летището е натрупало загуби. Освен това през същия период капацитетът на летището за самофинансиране е вариал между 298 000 евро и 679 000 евро годишно. През 2004 г. и 2005 г., когато са били изплатени почти всички безвъзмездни средства за инвестиции, капацитетът за самофинансиране на летището е бил едва 84 000 евро и съответно 5 000 евро, които суми са много малки в сравнение с направените инвестиции (обща стойност на инвестициите през 2004 г. и 2005 г.: 5 830 000 евро) ⁽⁸²⁾. Следователно средствата, генерирани от дейността на летището, далеч не са били достатъчни, за да имат значителен принос за финансирането на тези инвестиции.

(360) Наличните данни показват, че финансовият резултат е бил 19 000 евро през 2004 г. и 334 000 през 2005 г. — годините, в които са изплатени всички безвъзмездни средства за инвестиции. Тези цифри трябва да се съпоставят с разполагаемия доход на летището след отпускането на средствата — 738 000 евро през 2006 г. и 559 000 евро през 2007 г. Следователно финансирането на всички въпросни инвестиции или дори на една значителна част от тях чрез собствените средства на летището би увеличило значително неговите загуби, които вече са били съществени.

(361) Нещо повече, при дългосрочния характер на загубите е малко вероятно ТПП да е била в състояние да финансира значителна част от въпросните инвестиции чрез увеличаване на дълга си, който е възлизал на 226 000 евро през 2005 г. и 341 000 евро през 2006 г. ⁽⁸³⁾.

(362) Следователно безвъзмездните средства за инвестиции са били необходими за осъществяване на инвестициите, финансирани с тях. С други думи те са имали стимулиращ ефект, тъй като ТПП не би предприела инвестициите без тези безвъзмездни средства. Освен това те са в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като ТПП не би могла да увеличи в значителна степен своя принос за финансирането на тези инвестиции.

з) Заключение относно съвместимостта на инвестиционната помощ

(363) Поради причините, изложени по-горе в настоящия раздел, Комисията счита, че безвъзмездните средства за инвестиции за периода 2001 г.—2005 г. представляват помощ, съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(364) Това заключение се основава на критериите, определени в Насоките от 2005 г. за инвестиционна помощ за летища. То не засяга евентуална оценка на бъдеща инвестиционна помощ за летище La Rochelle, която може да е необходимо Комисията да направи въз основа на Насоките от 2014 г.

⁽⁸²⁾ Таблица, предоставена от френските власти на 14 ноември 2017 г. в отговор на въпрос 9.

⁽⁸³⁾ Приложение 6 от допълнителния окончателен отговор на ТПП от 14 ноември 2017 г. (финансово-икономически план за периода 2001 г.—2014 г., ред „заеми и други финансови пасиви“).

7.1.3.2. Съвместимост на оперативната помощ

- (365) Както вече беше показано, Франция е допуснала явна грешка в преценката като твърди, че управлението на летище La Rochelle като цяло е било услуга от общ икономически интерес. По-специално дейността на летищния оператор на La Rochelle, заключаваща се в обработване на летището на търговски полети за превоз на пътници, не може да се счита за действителна услуга от общ икономически интерес. Доколкото обхванатите от настоящото разследване различни мерки за финансова подкрепа са били предназначени за финансиране на дейността на летището като цяло, те не могат да бъдат сметнати за компенсация за обществена услуга, предоставена с оглед управлението на действителна услуга от общ икономически интерес.
- (366) Освен това, както е показано по-горе, никоя от мерките за финансова подкрепа, обхванати от настоящото разследване, не произтича от механизъм за финансово компенсиране, чиито параметри са определени предварително по обективен и прозрачен начин и се придружават от параметри за контрол и преразглеждане на компенсацията и мерки за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация. В резултат въпросните мерки не отговарят на кумулативните условия, определени с Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги ⁽⁸⁴⁾, която е приложима за настоящия случай *ratione temporis*.
- (367) Следователно тези мерки не може да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС.
- (368) Комисията ще анализира мерките, обхванати от настоящата оценка, в светлината на различните критерии, определени в член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (369) Въпросните мерки се отнасят до финансиране, свързано с експлоатацията на летището: подлежащи на връщане аванси с нулев лихвен процент, занижено фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летище La Rochelle между 2001 г. и 2005 г., и субсидии, които ТПП е получила от местни органи, за да допринесат за мерките за популяризиране на летище La Rochelle.
- (370) Тези мерки представляват оперативна помощ, доколкото са предназначени за финансиране на дейността на летище La Rochelle, а не на конкретни инвестиции, осъществени в рамките на летището. Тази оперативна помощ е предоставена неправомочно преди 4 април 2014 г. — началната дата на прилагането на Насоките от 2014 г., в които Комисията посочва, че ще прилага изложените в тези насоки принципи по отношение на всички текущи случаи на оперативна помощ за летища, дори и когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. ⁽⁸⁵⁾
- (371) Съгласно Насоките от 2014 г. оперативната помощ, отпусната преди 4 април 2014 г., може да бъде обявена за съвместима до пълния размер на непокритите оперативни разходи стига да са спазени условията, посочени в раздел 5.1.2 ⁽⁸⁶⁾. Условията, посочени в раздел 5.1.2 от Насоките от 2014 г., са анализирани по-долу.

– Помощта улеснява развитието на дадена икономическа дейност

- (372) С подлежащите на връщане аванси и заниженото фактуриране е финансиран текущият дефицит на летище La Rochelle и това е позволило на летището да продължи да функционира. Що се отнася до субсидиите от местни органи, предназначени да допринесат за мерките за популяризиране на летище La Rochelle, целта на тези субсидии е била да се финансират мерки за популяризиране с цел да се развие дейността на летището.
- (373) Както вече беше обяснено в съображения 329 и 332, дейността на летище La Rochelle оказва положително влияние върху икономическото развитие на региона на La Rochelle, по-специално в сектора на туризма.
- (374) Местното икономическо развитие е признато в Насоките от 2014 г. като цел от общ икономически интерес, която може да оправдава оперативната помощ, предоставена на едно летище преди 4 април 2014 г., ако са изпълнени определени условия.
- (375) Безспорно летище La Rochelle е довело до голям приток на туристи към региона на La Rochelle и е оказало положително въздействие върху региона и местната икономика.

⁽⁸⁴⁾ Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги (2011 г.) (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

⁽⁸⁵⁾ Точка 172 от Насоките от 2014 г.

⁽⁸⁶⁾ Точка 137 от Насоките от 2014 г.

- (376) Това положително въздействие е оценено в бележка на ТПП от 2008 г. относно стратегия за контролиран растеж. В нея се посочва, че икономическият принос на летището към агломерацията съответства на средствата, изхарчени от пътниците на нискотарифните авиокомпаниите в местната икономика по време на техния престой (33 милиона евро през 2007 г.) и на броя работни места, базирани на летището (167 през 2008 г.)
- (377) В доклада за въздушния транспорт и развитието на туризма, изготвен от ODIT France през 2008 г., е посочено съотношение, което дава възможност общият икономически принос на летище La Rochelle към местната икономика да бъде определен като приблизително равен на 100 милиона евро през 2008 г. В допълнение през 2008 г. 167 работни места са били базирани на летището.
- (378) Освен това разходите на пътник и общите разходи са изчислявани при ежегодни проучвания между 2006 г. и 2014 г., резултатите от които са следните:

Таблица 13

Разходи на пътник и общи разходи в региона La Rochelle

(в евро)

Година	Разходи на пътник	Общо разходи
2006 г.	336	17,8 милиона
2007 г.	471	33 милиона
2008 г.	367	27,4 милиона
2009 г.	Не са оценени	Не са оценени
2010 г.	532,58	30 милиона
2011 г.	548,97	35 милиона
2012 г.	558,62	37 милиона
2013	482,80	27,4 милиона
2014	578,44	33 милиона

Източник: френските власти

- (379) Таблица 13 по-горе показва, че икономическият принос на летището към региона на La Rochelle през периода 2006 г.—2014 г. е нараснал, а разходите на пътник са се увеличили от 336 евро през 2006 г. на 578,44 евро през 2014 г.
- (380) Съгласно Насоките от 2014 г. когато едно летище се намира в същия регион на обслужване като друго летище със свободен капацитет, във финансово-икономическия план, основаващ се на разумни прогнози за превоза на пътници и товари, трябва да бъде определено вероятното въздействие върху превоза на другото летище, разположено в този регион на обслужване⁽⁸⁷⁾. Летище La Rochelle не се конкурира в своя регион на обслужване с друго летище със същия модел на стопанска дейност. Летищата Niort и Rochefort обслужват различни пазарни сегменти и следователно са само несвършени заместители едно на друго (вж. съображения 308 и 309). Летище Angoulême не се намира в региона на обслужване на летище La Rochelle. Следователно може да се заключи, че вероятното въздействие на трафика на La Rochelle върху съседните летища е било взето под внимание, и че вероятността за значително въздействие е изключена.
- (381) Поради това Комисията счита, че оперативната помощ, предоставена на летище La Rochelle, е допринесла за постигането на целта за икономическо развитие и свързаност на региона на La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Точка 114 от Насоките от 2014 г.

б) Необходимост от държавна намеса и целесъобразност на помощта като инструмент на политиката

- (382) Оперативната помощ е била необходима, за да се гарантира, че дейността на летище La Rochelle е финансово жизнеспособна, и затова то е продължило да функционира. От бюджетна гледна точка въпросната помощ е била необходима, тъй като летището не е било финансово жизнеспособно и е генерирало касов дефицит. Предвид резултатите на летището то не би било в състояние да финансира повече със собствени средства.
- (383) Освен това в Насоките от 2014 г. се признава, че „при настоящите пазарни условия по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своята дейност без публични средства“⁽⁸⁸⁾. В Насоките е посочено, че летищата с годишен пътничкопоток до 700 000 пътници могат да не са в състояние да покриват своите оперативни разходи в значителна степен. Летище La Rochelle е едно от по-малките летища, тъй като не се очаква неговият пътничкопоток да надхвърли 300 000 пътника преди 2020 г. и не е надхвърлил 200 000 пътника преди 2007 г.
- (384) Според Насоките от 2014 г. следва да се проучи дали е било възможно да се използват други инструменти на политиката или инструменти за помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен⁽⁸⁹⁾. Както вече беше посочено, през периода 2002—2012 г. летището е отчитало значителен текущ дефицит всяка година (с изключение на 2004 г.). По тази причина за да се запази неговата дейност и да му се осигури необходимата ликвидност за работа, в този контекст е било трудно да се предвидят други инструменти освен безвъзмездни оперативни субсидии, като например субсидиите за мерки за маркетинг и заниженото фактуриране, както и безлихвени подлежащи на връщане аванси без конкретен срок за възстановяване.
- (385) Следователно оперативната помощ за летище La Rochelle е била необходима и целесъобразна.

в) Стимулиращ ефект и пропорционалност на помощта

- (386) Съгласно Насоките от 2014 г. следва да се установи дали при липса на оперативната помощ равнището на стопанската дейност на летището би намаляла значително и освен това дали помощта е била ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност⁽⁹⁰⁾.
- (387) Тъй като летище La Rochelle не е било финансово жизнеспособно, без мерките за подкрепа за финансиране на неговите оперативни разходи дейността му би намаляла значително, за да се осигури балансиране на финансите му, или дори би била изцяло прекратена. Следователно помощта е имала стимулиращ ефект по смисъла на точка 124 от Насоките от 2014 г.
- (388) При това от Таблица 12 става ясно, че различните оперативни субсидии са били ограничени до сумите, необходими за осигуряване на финансовата жизнеспособност на летището, без да ги надхвърлят. С изключение на 2004 г., когато счетоводният резултат е бил положителен (19 000 евро), този резултат винаги е бил отрицателен, което сочи, че оперативната помощ за летището никога не е надвишавала сумите, необходими за поддържане на балансиран счетоводен резултат.
- (389) Конкретният случай на подлежащите на връщане аванси, предоставени от общото подразделение на ТПП, произтича от задължението за представяне на балансиран бюджет за летището, което се налага на ТПП по силата на концесионния договор. Размерът на авансите е определян всяка година при съставянето на бюджета, за да се гарантира, че е той балансиран. Изготвянето на бюджетите за летища, управлявани от търговско-промишлени палати, се подчинява на строги процедури, целящи да гарантират, че публичните вноски, използвани за балансиране на бюджета, се ограничават до необходимия минимум.
- (390) Поради това Комисията счита, че различните оперативни субсидии, получени от ТПП-Летище, са били ограничени до минимум.

г) Оценка на нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията

- (391) Съгласно Насоките от 2014 г., когато оценява съвместимостта на оперативната помощ, предоставена преди 4 април 2014 г., Комисията взема предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Точка 117 от Насоките от 2014 г.

⁽⁸⁹⁾ Точка 120 от Насоките от 2014 г.

⁽⁹⁰⁾ Точки 124 и 125 от Насоките от 2014 г.

⁽⁹¹⁾ Точки 131 и 137 от Насоките от 2014 г.

- (392) Помощ, предоставена на едно летище в Съюза, може да има отрицателно въздействие върху всички летища в Съюза. В контекста на вътрешния пазар на въздушния транспорт всички летища в Съюза се конкурират помежду си за привличане на авиокомпаниите. В случая на оперативна помощ, позволяваща на дадено летище да остане икономически жизнеспособно, силата на това общо въздействие върху останалите летища зависи от обема на дейността на подпомаганото летище, който може да бъде изразен по-специално чрез броя на пътниците, маршрутите и честотата на полетите.
- (393) В тази връзка следва да се отбележи, че през разглеждания период (2001—2012 г.) летище La Rochelle е продължавало да бъде малко летище. То е едно от по-малките летища, тъй като не се очаква неговият пътнически поток за година да надхвърли 300 000 пътника преди 2020 г. и не е надхвърлил 200 000 пътника преди 2007 г. Следователно обемът на дейността на летище La Rochelle остава ограничен. Затова общото въздействие на предоставената на това летище помощ върху всички останали летища е сравнително ограничено.
- (394) Въздействието на предоставената на дадено летище оперативна помощ върху друго летище обаче нараства, ако двете летища се намират близо едно до друго. По-специално когато едно от летищата е разположено в рамките на региона на обслужване на другото, конкуренцията между тях за привличане на авиокомпаниите, желаещи да обслужват региона, е особено силна. Освен това когато от всяко от тези летища се изпълняват полети до една и съща дестинация, летищата се конкурират за привличане на пътници, желаещи да пътуват до тази дестинация, които имат избор между двете летища за това пътуване.
- (395) Летище Angoulême не е разположено в същия регион на обслужване като този на летище La Rochelle (вж. съображения 305 до 307).
- (396) Що се отнася до летищата Niort и Rochefort, Комисията счита, по същите причини, които са изложени в съображения 308 и 309, че въпросните субсидии за летище La Rochelle не са от такова естество, че да нарушават конкуренцията с летищата Niort и Rochefort.
- (397) В резултат въпросната оперативна помощ е имала ограничено въздействие върху летищата, съседни на летище La Rochelle.
- (398) Като има предвид всички тези положителни и отрицателни последици от въпросната помощ като цяло, Комисията счита, че тя не е повлияла върху търговията до степен, която противоречи на общия интерес.
- (399) С оглед на изложената по-горе информация относно въздействието на въпросната помощ върху конкуренцията и търговията и предвид важния принос на тази помощ за икономическото развитие на района, в който се намира летище La Rochelle, специално поради нейното благоприятно въздействие върху местния туризъм и стопанската дейност в региона, Комисията счита, че въпросната помощ не е повлияла върху конкуренцията и търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

д) Заключение относно съвместимостта на оперативната помощ

- (400) Предвид гореизложеното подлежащите на връщане аванси, извънредните оперативни субсидии, заниженото фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летище La Rochelle между 2001 г. и 2005 г., и субсидиите за мерки за популяризиране представляват помощ, съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (401) Това заключение се основава на конкретните критерии, определени в Насоките от 2014 г. за оценка на съвместимостта на оперативната помощ, предоставена на летищата преди 4 април 2014 г. То не засяга евентуална оценка на бъдеща инвестиционна помощ за летище La Rochelle, която може да е необходимо Комисията да направи въз основа на определения в Насоките от 2014 г. правила за помощта, предоставена след 4 април 2014 г.

7.2. Мерки в полза на авиокомпаниите

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

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

- (403) Следователно за определянето на дадена мярка като държавна помощ е необходимо да са изпълнени всички изброени по-долу критерии:
- бенефициерът трябва да е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, което предполага, че той извършва стопанска дейност;
 - въпросната мярка трябва да е финансирана с държавни ресурси и да може да бъде приписана на държавата;
 - мярката трябва да предоставя изборително предимство на своя бенефициер или своите бенефициери;
 - въпросната мярка трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да е вероятно да засегне търговията между държавите членки.

7.2.1.1. Понятие за предприятие

- (404) За да се установи дали оценяваните мерки представляват държавна помощ, е необходимо да се определи дали бенефициерите — Ryanair/AMS и Jet2 — са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Не може да се оспори, че тези две дружества са субекти, занимаващи се с предоставяне на услуги в областта на въздушния транспорт и рекламата. Като такива те извършват стопански дейности.

7.2.1.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (405) Различните споразумения, които са предмет на официалната процедура по разследване, са сключени между авиокомпаниите от една страна, и ТПП от друга.
- (406) На първо място Комисията би посочила, че за да се прецени конкретно дали въпросните мерки (т.е. публичните плащания, предоставени съгласно тези споразумения) може да бъдат приписани на държавата, е неуместно да се разграничават ТПП като цяло, общото подразделение на ТПП и ТПП-Летище. ТПП-Летище няма собствена юридическа правосубектност, различна от тази на ТПП, и редицата споразумения са сключвани от председателя на ТПП или под негов контрол. ТПП-Летище не е отделна стопанска единица с автономност при вземането на решения, с изключение на решенията относно ежедневната работа на летището. От това следва, че поведението на ТПП-Летище и на ТПП като цяло трябва да се оценяват заедно от гледна точка на отношенията им с авиокомпаниите и техните дъщерни дружества, за да се приложи принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Комисията посочва, че този подход вече се прилага в нейната практика за вземане на решения ⁽⁹²⁾.
- (407) Както вече беше установено в раздел 7.1.1.2, ТПП е публичен орган, чиито ресурси трябва да се разглеждат като държавни ресурси и чиито решения може да бъдат приписани на държавата по смисъла на съдебната практика относно държавната помощ.
- (408) В коментарите си ТПП и Ryanair посочват, че споразуменията, сключени от ТПП с авиокомпаниите, не може да бъдат приписани на държавата.
- (409) На първо място, Ryanair и ТПП оспорват приписването на отговорност на държавата за различните разглеждани мерки, като твърдят, че държавата не оказва влияние върху решенията на търговско-промишлените палати, а само упражнява надзорна роля. Ryanair и ТПП основават аргумента си главно на факта, че липсва функционална интеграция на търговско-промишлените палати в държавните структури, тъй като всички членове на управляващите органи на тези палати са търговци или ръководители на търговски дружества и никоя позиция не е запазена за представител на държавата. Ryanair се позовава и на становище на Държавния съвет, за да докаже, че търговско-промишлените палати са независими от държавата. Според това становище фактът, че търговско-промишлените палати „са прикрепени към държавата, доколкото всеки публичен орган трябва технически да бъде прикрепен към юридическо лице, сам по себе си не означава подчиненост“.
- (410) Обратно на твърденията на Ryanair и ТПП в техните коментари, в тази връзка е без практическо значение фактът, че търговско-промишлените палати се управляват от лица, избрани от търговци и стопански ръководители, без да има позиция, запазена за представител на държавата. В това отношение търговско-промишлените палати са като местните и регионалните органи, които се управляват от местни избрани длъжностни лица, независими от държавата (в тесния смисъл на думата), а не от държавни служители, назначени от други публични органи. Освен това националните парламенти също са съставени от избрани представители. Парламентът обаче е един от основните публични органи в демократичната държава.

⁽⁹²⁾ Решение на Комисията за летище Nîmes, цитирано по-горе в бележка под линия 12, съображение 306.

- (411) Освен това степента на влияние или контрол, упражняван от държавата (в тесния смисъл на думата) над дейността на търговско-промишлените палати също е изцяло без значение, тъй като тези органи сами по себе си са публични органи. Положението на търговско-промишлените палати се различава от това на публичните предприятия, по отношение на които Съдът е изяснил критерия „приписване на отговорност на държавата“ в съдебното решение по делото *Stardust Marine* ⁽⁹³⁾. В случая на мерки, прилагани от публично предприятие, чието основно предназначение е да извършва икономическа дейност, трябва да се установи дали публичните органи, контролиращи това предприятие (например поради дяловия капитал, който притежават в посоченото предприятие), участват в приемането на въпросната мярка. Положението на търговско-промишлените палати е различно, тъй като самият този орган е част от държавната администрация, или „междинен държавен орган“, и следователно е публичен орган, създаден със закон, за да задоволява общи интереси. В резултат, за да се определи дали едно решение на дадена търговско-промишлена палата може да бъде приписано на държавата (както е широко дефинирано от съдебната практика относно държавната помощ), не е необходимо да се установи дали друг публичен орган (например държавата в тесния смисъл на думата или местен орган) е участвал във вземането на въпросното решение. В действителност такова решение неизбежно отговаря на критерия за приписване на отговорност на държавата.
- (412) Този подход е прилаган преди от Комисията в нейната практика за вземане на решения и е потвърден от съдебната практика. Съобразно с това по отношение на Търговско-промишлената палата на Var Комисията заяви следното: „поради нейния статут на публичен орган съгласно френското законодателство, тя развива дейността си в определен географски район, управлява се от избрани членове и разполага със средства, сбирани чрез налог от предприятията, вписани в Търговския и дружествен регистър, и следователно спада към категорията „публични органи“ по смисъла на Директива 2000/52/ЕО на Комисията. Затова не е необходимо да се определя дали мярката може да бъде приписана на държавата по смисъла на съдебната практика по делото *Stardust Marine*“ ⁽⁹⁴⁾. По-специално Общият съд е потвърдил този подход в неотдавнашни решения относно помощ, предоставена на авиокомпания от търговско-промишлените палати на Nîmes и Pau: „Комисията правилно е преценила [...], въз основа на всички тези фактически елементи, че търговско-промишлените палати като CCIРВ трябва да бъдат считани за публични органи и всички техни решения, също както решенията на централната администрация или на местните органи, задължително се приписват на държавата“ ⁽⁹⁵⁾. Този анализ важи и за ТПП в настоящия случай.
- (413) ТПП счита също, че извършваната в настоящия случай дейност — експлоатацията на летище La Rochelle — е икономическа дейност, осъществявана при нормални условия на конкуренция с частни оператори. Този аргумент обаче е излишен, тъй като няма нищо, което да изключва възможността дадена икономическа дейност да се извършва от държавен орган ⁽⁹⁶⁾, както е търговско-промишлената палата ⁽⁹⁷⁾. Освен това, както е показано по-горе в раздел 7.1.1.2, основанието за съществуването и главната цел на търговско-промишлените палати са задачите от общ интерес, които са им възложени със закон. Затова промишлените и търговските дейности на търговско-промишлените палати са спомагателни по отношение на техните задачи от общ интерес и имат за цел да спомагат за тяхното изпълнение.
- (414) Поради всички гореизложени причини аргументите на ТПП и Ryanair са неуместни и различните сключени от ТПП споразумения, предмет на настоящото разследване, трябва да се считат за споразумения, които може да бъдат приписани на държавата и включват използването на държавни ресурси.
- (415) Затова въз основа на всичко горепосочено Комисията счита, че сключването на тези споразумения е свързано с използването на държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, и че решенията за сключването им може да бъдат приписано на държавата.

7.2.1.3. Избирателно предимство в полза на Buzz и easyJet

- (416) Що се отнася до Buzz, както е посочено в раздел 3.2.2.3, Франция пояснява, че към тази авиокомпания не са извършвани плащания за маркетинг, тъй като посочените в доклада на CRC мерки за популяризиране и разходи за комуникации относно Buzz всъщност са във връзка с комуникационни дейности, изпълнявани по силата на споразумение, сключено с Maison de la France, а не с Buzz. Освен това тези мерки за популяризиране не са свързани с Buzz. По този начин с официалната процедура по разследване бяха елиминирани съмненията на Комисията относно наличието на потенциална помощ за Buzz.

⁽⁹³⁾ Съдебно решение от 16 май 2002 г., *Франция срещу Комисията*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, параграф 52.

⁽⁹⁴⁾ Вж. Решението на Комисията от 22 юни 2006 г. по дело за държавна помощ N 563/2005 — Франция — Помощ за Ryanair за въздушната линия между Toulon и London (ОВ С 204, 26.8.2006 г., стр. 4), съображение 16.

⁽⁹⁵⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-53/16, цитирано по-горе в бележка под линия 53, точки 85 до 89. Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграф 101.

⁽⁹⁶⁾ Вж. решение на Съда от 23 април 1991 г., *Höfner and Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, параграф 21.

⁽⁹⁷⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-53/16, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграфи 90 до 91.

- (417) По отношение на easyJet, както е посочено в раздел 3.2.2.4, Франция пояснява, че противно на информацията, съдържаща се в доклада на CRC, easyJet не е получила финансиране за услуги за маркетинг или реклама. По този начин с официалната процедура по разследване бяха елиминирани съмненията на Комисията относно наличието на потенциална помощ за easyJet.

7.2.1.4. Избирателно предимство в полза на Flybe и Aeg Arann, предоставено чрез споразуменията, сключени с ТПП през разследвания период

- (418) Споразуменията, подписани с Flybe и Aeg Arann, са довели до значителни отстъпки от таксите, което представлява предимство в полза на тези авиокомпаниии.
- (419) Споразуменията са сключени в контекста на условията, изложени в решението на ТПП от 27 март 2008 г. относно таксите, в което се предвижда система от прогресивно намаляващи отстъпки от летищните такси, ограничени за три години, за разкриване на нови маршрути или продължаване на обслужването на съществуващи маршрути през зимния период на часово планиране.
- (420) Става ясно, че тази схема за отстъпки е прилагана по отношение на всяка авиокомпания, която извършва или желае да извършва полети от летище La Rochelle и отговаря на условията, определени в решението за таксите от 27 март 2008 г. Всяка авиокомпания е можела да се възползва от тези отстъпки за разкриването на нови маршрути или за продължаване на обслужването на съществуващи маршрути през зимния период на часово планиране. При това няма индикации, че тези условия са довели до ограничаване на ползването на отстъпките до определени авиокомпаниии.
- (421) Ето защо, тъй като схемата за отстъпки е разработена и прилагана по недискриминационен начин, предоставеното на Flybe и Aeg Arann предимство не е избирателно ⁽⁹⁸⁾. Следователно схемата за отстъпки, прилагана по отношение на Flybe и Aeg Arann, не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като не е изпълнено условието за избирателност.

7.2.1.5. Наличие на предимство в полза на Ryanair/AMS и Jet2 в споразуменията, сключени с ТПП през разследвания период

- (422) По отношение на освобождаването на Ryanair от такси за осветление на пистата, в официалната процедура по разследване беше изяснено, че то се дължи на факта, че полетите на тази авиокомпания са извършвани през деня и затова не е било нужно да се използва осветление. Следователно това освобождаване не води до икономическо предимство в полза на Ryanair.
- (423) Що се отнася до наземното обслужване, предвидено в последователните споразумения, сключени с Ryanair, по-специално споразумение 1, в официална процедура по разследване бяха елиминирани съмненията на Комисията дали тези услуги действително са извършвани. Както е посочено в съображение 72, ТПП е действала просто като посредник между Ryanair и Atlantica (дружеството за наземно обслужване) и със споразумение 1 само се уточняват цените, определени от Atlantica. Следователно наземното обслужване, предвидено в последователните споразумения, сключени с Ryanair, не води до икономическо предимство в полза на тази авиокомпания.
- (424) Що се отнася до другите мерки, за да определи дали сключените споразумения предоставят предимство на съответните авиокомпаниии, Комисията следва като правило да проучи дали при подобни обстоятелства летищен оператор, работещ при нормални условия на пазарна икономика, би сключил търговски споразумения, сходни или идентични със сключените от ТПП.
- (425) За целите на оценката на въпросните споразумения следва да се отбележи, че както наличието, така и размерът на помощта в тези споразумения трябва да се оценяват предвид ситуацията, съществуваща към момента на подписването им ⁽⁹⁹⁾. Следователно за да се определи дали летищният оператор е действал като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалба ⁽¹⁰⁰⁾, сключените споразумения трябва да бъдат оценени за всеки съответен период, т.е. към момента на подписването им.

⁽⁹⁸⁾ Вж., освен друго, решение на Съда от 21 декември 2016 г., *Комисията срещу Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, параграфи 40 до 67.

⁽⁹⁹⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 94, параграфи 71 до 72.

⁽¹⁰⁰⁾ Вж. съдебното решение по делото *Alfa Romeo*, посочено в бележка под линия 30, параграф 20, и съдебното решение по делото *Alitalia* срещу *Комисията*, посочено в бележка под линия 30, параграф 84.

(426) След като вземе под внимание различни методически съображения относно използвания метод за прилагане на проверката за разумен оператор от една страна, и метода, използван за възстановяване на финансово-икономическия план, от друга, Комисията ще анализира различните въпросни мерки.

а) Методологически съображения относно използвания метод за прилагане на принципа за разумен оператор

(427) Следва да се разгледат следните методически въпроси, за да се определи използваният метод за прилагане на принципа за разумен оператор:

- 1) Трябва ли споразуменията за услуги за маркетинг и споразуменията за летищни услуги да се анализират поотделно или заедно?
- 2) За целите на прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, доколко подходящ във връзка с анализа на допълнителната рентабилност е сравнителният анализ на условията на споразуменията за летищни услуги, разглеждани в рамките на официалната процедура по разследване, в съпоставка с летищните услуги, начислявани на други летища?
- 3) Какви ползи би могъл да има предвид един хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика при подписването на споразуменията за услуги за маркетинг?
- 4) Каква времева рамка би избрал един оператор в условията на пазарна икономика, за да оцени предимствата на подписването на споразумение за летищни услуги и/или споразумение за услуги за маркетинг?

(1) Съвместен анализ на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг

(428) За целите на прилагането на принципа на разумния инвеститор в условията на пазарна икономика Комисията трябва да определи дали споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг, сключени от ТПП с Ryanair и AMS, посочени в Table 9, следва да се оценяват заедно ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Франция е заявила, че е съгласна ⁽¹⁰²⁾ с подхода, възприет в решението за откриване на процедурата, заключаващ се в оценяване съвместно на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг, подписани заедно.

(430) Ryanair обаче оспорва този подход, тъй като счита, че подписаните с AMS споразумения за услуги за маркетинг следва да се анализират отделно от споразуменията за летищни услуги, сключени с Ryanair. AMS също счита, че споразуменията, които дружеството е подписало с ТПП, имат присъщ търговски интерес, който се различава от този на споразуменията за летищни услуги.

(431) Следователно е целесъобразно да се разгледа дали, както твърди Ryanair, споразуменията за услуги за маркетинг имат интерес, който се различава от този на споразуменията за летищни услуги. За да се отговори на този въпрос трябва да бъдат разгледани следните въпроси:

- Дали Ryanair и нейното дъщерно дружество AMS трябва да се разглеждат поотделно или заедно за целите на определянето на наличието на икономическо предимство?
- Каква задача е изпълнявала ТПП когато е закупувала услугите за маркетинг?
- Съществува ли неразделна връзка между споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг?

Съвместен анализ или анализ поотделно на Ryanair и AMS за целите на определянето на наличие на икономическо предимство

(432) Относно споразуменията, сключени между ТПП от една страна и Ryanair и AMS от друга, Комисията трябва първо да определи дали, с цел установяване на икономическо предимство, от което Ryanair и нейното дъщерно дружество AMS може да са се възползвали, тези дружества следва да се разглеждат поотделно или заедно към момента на подписване на споразуменията.

⁽¹⁰¹⁾ Следва да се уточни, че въпросът за съвместното оценяване на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг не е приложим за Jet2. ТПП-Летище е сключило единствено споразумение с Jet2, включващо разпоредби във връзка с летищните услуги и плащането на маркетингова вноска.

⁽¹⁰²⁾ Отговор на Франция от 13 април 2012 г., параграф 253.

- (433) Комисията отбелязва на първо място, че когато са подписвани споразуменията, AMS е било изцяло притежавано дъщерно дружество на Ryanair, чиито управители са били висши ръководни служители на Ryanair⁽¹⁰³⁾, и че дружеството е създадено с единствената цел да предоставя услуги за маркетинг на уебсайта на Ryanair и не е извършвало друга дейност. AMS е действало в интерес на Ryanair и под негов контрол и неговата печалба е отивала в Ryanair под формата на дивиденди или увеличена стойност на дружеството. Следователно може да се предполага, че Ryanair е упражнявал решаващо влияние върху поведението на AMS.
- (434) Освен това услугите за маркетинг първо са закупувани съгласно две споразумения с Ryanair от 1 декември 2003 г. и от 1 януари 2004 г., но впоследствие ТПП е закупувала услуги за маркетинг от AMS съгласно споразумения, сключени от 1 април 2006 г. Фактът, че AMS е заменило Ryanair като доставчик на услуги за маркетинг за ТПП, също показва, че Ryanair и неговото дъщерно дружество AMS са свързани по отношение на различните споразумения, сключени с ТПП.
- (435) Комисията отбелязва при това, че във всички споразумения за услуги за маркетинг, сключени с AMS, в декларацията за целта им се посочва, че споразуменията са свързани само с ангажимента на Ryanair да изпълнява полети от летище La Rochelle.
- (436) Следователно фактът, че AMS извършва дейност, различна от тази на Ryanair, не може да скрие допълващия се във висока степен характер на тези две дейности: управление на авиокомпани и рекламиране на авиокомпани.
- (437) И на последно място, Комисията посочва, че този подход вече е възприет в нейната неотдавнашна практика за вземане на решения⁽¹⁰⁴⁾ и се подкрепя от съдебната практика⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Следователно поради всички посочени причини Комисията счита, че мерките в полза на Ryanair и AMS следва да се оценяват съвместно, за да се определи дали е имало икономическо предимство, тъй като Ryanair и AMS представляват един бенефициер на въпросните мерки⁽¹⁰⁶⁾.

Задачата, изпълнявана от ТПП когато е закупувала услугите за маркетинг

- (439) Един възможен подход би бил да се счита, че ТПП е подписала споразуменията за услуги за маркетинг като оператор на летището⁽¹⁰⁷⁾, и следователно да се сравнява нейното поведение с поведението на хипотетичен летищен оператор, мотивиран от перспективата за печалба.
- (440) Друг подход би бил да се счита, че ТПП е действала като орган, на който е възложена задача от общ икономически интерес, а именно икономическото развитие на La Rochelle и неговия регион, и че тя е закупила тези услуги за маркетинг с цел да изпълни тази задача, независимо от качеството ѝ на оператор на летище La Rochelle. Този втори подход се основава на факта, че по закон ТПП е натоварена с такава задача за икономическо развитие.

⁽¹⁰³⁾ Вж. доклада на Регионалната сметна палата на Aquitaine относно Търговско-промишлената палата на Pau-Béarn, публикуван на 19 октомври 2006 г., в който се заключава по-специално, че „AMS е просто разклонение на Ryanair, управлявано от двама висши ръководни служители на Ryanair“. Докладът е публикуван на адрес www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ В тази връзка вж. Решение на Комисията относно летище Pau, посочено в бележка под линия 12, по-специално съображение 290. Решение на Комисията (ЕС) 2017/1861 от 29 юли 2016 г. относно държавна помощ SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Италия — Компенсация за летищата в Сардиния за задължения за извършване на обществена услуга (SGEI) (ОВ L 268, 18.10.2017 г., стр. 1), по-специално съображение 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC* срещу *Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграф 184; съдебното решение по делото *Ryanair DAC* срещу *Комисията*, T-53/16, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграфи 207 до 212.

⁽¹⁰⁶⁾ По тази причина в останалата част от оценката Комисията ще използва „Ryanair/AMS“ за обозначаване на бенефициера на въпросните мерки.

⁽¹⁰⁷⁾ Без да се засягат цели на обществената политика за местно икономическо развитие, които операторът може да е преследвал при подписването на въпросните споразумения.

- (441) Съгласно този алтернативен подход следва да се потвърди, че въпросните услуги отговарят на „действителна потребност“ на публичния купувач (например понеже може да са свързани с усилия за максимално увеличаване на икономическото въздействие на помощ, предоставена за регионално развитие), и че те са придобити на цена под „пазарната цена“ или равна на нея ⁽¹⁰⁸⁾, независимо дали тази пазарна цена е била определена в резултат от тръжна процедура или по друг начин.
- (442) Комисията отбелязва, че нито Франция ⁽¹⁰⁹⁾, нито ТПП ⁽¹¹⁰⁾ са посочили изрично в своите становища, че при сключването на споразуменията за услуги за маркетинг са действали поради причини, свързани с цели на обществената политика.
- (443) Наистина в съображение 210 Франция твърди, че мерките биха позволили дейността на летището да окаже положително въздействие върху регионалното развитие и по тази причина счита за „естествено“ това, че местните и регионалните органи, които се стремят да развият икономиката и туризма в своята област, използват услуги, позволяващи им да я популяризират и да привличат посетители. Комисията обаче отбелязва, че това твърдение не се споделя от ТПП (вж. съображение 445) и е в противовес на коментарите след откриването на официалната процедура по разследване, изложени в съображение 212, в които Франция посочва, че „относно съображенията, от които се е ръководила ТПП за сключване на споразуменията, обект на разследване, възможността за поместване на рекламни съобщения за летище La Rochelle и неговия район, както и за всички дестинации, обслужвани от летището, на уебсайт с толкова много посетители като този на Ryanair, е представлявала благоприятна възможност за привличане на допълнителни клиенти, от която ТПП, желайки да увеличи трафика на летището и следователно приходите, естествено се възползва.“ Франция добавя, че „от гледна точка на летище La Rochelle неговата стратегия за подкрепа на маркетинга е дала резултат, тъй като е довела до рязко нарастване на броя на пътниците през този период, което е довело до постоянно нарастване на летищните такси и приходите от невъздухоплавателни дейности...“.
- (444) В допълнение Комисията отбелязва, че освен общите съображения относно регионалното развитие, посочени в предходното съображение, в настоящия случай Франция не е определила как точно е калибрирала финансирането на авиокомпаниите с оглед на преследването на тази цел от обществен интерес, която освен това тя нито е дефинирала точно, нито е придружила с измерими критерии. Затова Комисията отбелязва, че Франция не е представила предварителен икономически анализ, който би могъл да се използва, за да се установи в причинно-следствена връзка и недвусмислено икономическият ефект на мерките за финансиране за постигането на целта от обществен интерес за регионално развитие.
- (445) От своя страна ТПП предостави елементи, които подкрепят първия подход. В становището си от 4 юни 2012 г. ТПП заявява, че „перспективата за печалба е това, което подтикна ТПП да сключи споразуменията [за услуги за маркетинг]“. ТПП посочва също, че „съображенията, които накараха ТПП да сключи разглежданите споразумения, са от чисто търговско естество, и търговското предимство, което тези споразумения биха донесли за летището, беше надлежно оценено. Възможността за поместване на рекламни съобщения за летище La Rochelle и неговия регион, както и за всички дестинации, обслужвани от летището, на уебсайт с толкова много посетители като този на Ryanair, представляваше благоприятна възможност за привличане на допълнителни клиенти от чужбина, от която ТПП, желайки да увеличи трафика на летището и следователно приходите, естествено се възползва.“ В същото становище ТПП заключава, че „освен че подобриха имиджа на летището и привлекателността на региона, който то обслужва, споразуменията за маркетинг, сключени от летище La Rochelle с AMS, допринесоха и за общата рентабилност на взаимоотношенията с Ryanair [...], тъй като въпросната реклама доведе до допълнителни приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, които са генерирани от чуждестранни пътници, докарани на летището от Ryanair и привлечени към тази дестинация чрез тази целенасочена и ефективна реклама“. Тези фактори предполагат, че според ТПП нейното поведение следва да се оценява по същия начин както поведението на летищен оператор ⁽¹¹¹⁾.
- (446) Комисията счита, че следва да се приложи първият от двата подхода, посочени по-горе. Широко разпространена практика е в процеса на стопанската си дейност един летищен оператор да сключва споразумения с авиокомпаниите, с които се определят различни такси, а в определени случаи се предоставят съществени стимули и маркетингова подкрепа за тези авиокомпаниите ⁽¹¹²⁾. Във връзка с това Комисията счита, че по принцип сключването на споразумения за услуги за маркетинг спада към стопанската дейност на един летищен оператор ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Вж. например решението на Първоинстанционния съд от 28 януари 1999 г., BAI срещу *Комисията*, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, параграфи 75 и 76 и решението на Първоинстанционния съд от 5 август 2003 г., P & O European Ferries (*Vizcaya*), SA and *Diputación Foral de Vizcaya* срещу *Комисията*, T-116/01 и T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, параграф 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Вж. съображения 205—214.

⁽¹¹⁰⁾ Вж. съображения 171—177.

⁽¹¹¹⁾ Следователно тук не е необходимо да се установи пазарната цена, която Франция и ТПП е трябвало да платят за развиване на регионалната икономика чрез подпомагане на авиокомпаниите, тъй като не е този подходът, възприет от Франция и ТПП.

⁽¹¹²⁾ Точка 7 от Насоките от 2014 г.

⁽¹¹³⁾ Следва да се отбележи също така, че в раздел 3.5 от Насоките от 2014 г. се посочва, че с цел прилагане на принципа за частен оператор в условията на пазарна икономика стимулите и маркетинговата подкрепа трябва да бъдат взети под внимание при оценката.

(447) Следователно за целите на определянето на наличие на предимство в полза на авиокомпаниите следва да се използва първият подход, посочен в съображение 439; той се състои в сравняване на поведението на ТПП с това на хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалба и експлоатиращ летище La Rochelle вместо ТПП. Комисията подчертава, че този подход вече е възприет в Насоките от 2014 г. ⁽¹¹⁴⁾ и в нейната неотдавнашна практика за вземане на решения ⁽¹¹⁵⁾, потвърдена от съдебната практика ⁽¹¹⁶⁾.

(448) Това заключение, направено за сключените с Ryanair и AMS споразумения, се отнася и за споразумението с Jet2 поради същите причини.

Неделим характер на споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг

(449) Комисията установи два сценария. При първия едно или повече споразумения за услуги за маркетинг са подписани едновременно със споразумение за летищни услуги и представляват една сделка. В този случай преценката за оператор в условията на пазарна икономика се извършва за всички споразумения, съставляващи сделката. При втория сценарий споразумението/споразуменията за услуги за маркетинг не са подписани едновременно със споразумение за летищни услуги. В този случай преценката относно сделката ще се съсредоточи единствено върху споразуменията за услуги за маркетинг. При преценката за оператор в условията на пазарна икономика обаче ще бъде взето под внимание споразумението за летищни услуги, което е било в сила към момента на сключване на споразуменията за услуги за маркетинг, за да се направи оценка на приходите на ТПП.

(450) По тази причина Комисията счита, че следва да се направи оценка на всяко от споразуменията за услуги за маркетинг, посочени в Table 9, за да се установи дали те може да са неразривно свързани с едно или няколко други споразумения за летищни услуги или дори с други споразумения за услуги за маркетинг, когато е приложимо. С цел да прецени дали тази връзка е неразривна, Комисията счита за необходимо да направи следните забележки.

(451) На първо място, фактът, че някои споразумения за услуги за маркетинг ТПП е сключила с AMS, а не с Ryanair, не пречи споразуменията за услуги за маркетинг да се оценяват съвместно със споразуменията за летищни услуги. И двата вида споразумения са сключени от едни и същи страни, тъй като, както беше определено в съображения 432 до 438, Ryanair и AMS трябва да се разглеждат като една стопанска единица.

(452) Други фактори, изложени по-долу, показват много тесни връзки между определени споразумения за услуги за маркетинг и споразумения за летищни услуги, сключени съвместно.

(453) На първо място, Комисията отбелязва, че процесът на сключване на споразумения с AMS или Ryanair за услуги за маркетинг е тясно свързан със сключването на споразумения с Ryanair за летищни услуги.

(454) Както е видно от Table 9, повечето споразумения за услуги за маркетинг са сключени почти едновременно със споразумение за летищни услуги. Например споразуменията за услуги за маркетинг, подписани с Ryanair на 1 декември 2003 г. и на 1 януари 2004 г., са сключени практически по едно и също време със споразумението за летищни услуги от 10 декември 2003 г. По същия начин споразуменията за услуги за маркетинг, сключени с AMS на 1 май 2006 г., са сключени само един месец след споразумението за летищни услуги от 1 април 2006 г. и са влезли в сила на 1 май 2006 г., със същия тригодишен срок на валидност.

(455) При това ТПП не е провела тръжна процедура и всъщност не е взела предвид други доставчици освен AMS и Ryanair, което затвърждава неразривната връзка между процесите, чрез които са сключени двата вида споразумения.

(456) На второ място, разглеждането на съдържанието на споразуменията потвърждава тясна връзка на зависимост между споразуменията за услуги за маркетинг и въздушните маршрути, обслужвани от Ryanair от летище La Rochelle.

(457) Преди всичко предоставяните от AMS услуги, дори когато са насочени към популяризиране на La Rochelle и неговия регион, са съсредоточени единствено върху маршрутите, обслужвани от Ryanair, но не и от друга авиокомпания.

⁽¹¹⁴⁾ Параграф 53 от Насоките от 2014 г.

⁽¹¹⁵⁾ Вж. например Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията, съображения 314 до 330.

⁽¹¹⁶⁾ Вж. съдебното решение по делото Ryanair DAC срещу Комисията, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграфи 329 до 334.

- (458) На следващо място, оценката на услугите за маркетинг, които AMS трябва да извършва, показва също, че те по споразумение са насочени изцяло към уебсайта на Ryanair, който в няколко споразумения за услуги за маркетинг ⁽¹¹⁷⁾ е описан като „основния инструмент за маркетинг“, и по-специално към версиите на сайта, достъпни от държави, от които Ryanair обслужва маршрут до La Rochelle. Съгласно условията на различните споразумения за маркетинг услугите за маркетинг, които AMS трябва да извършва, включват следното: i) поместване на електронни препратки на страницата, съответстваща на дестинация La Rochelle в уебсайта на Ryanair; ii) поместване на електронни препратки към определения от ТПП уебсайт в британската, белгийската, нидерландската, португалската, ирландската и норвежката начална страница на уебсайта на Ryanair (съответстваща на отправните точки на маршрутите на Ryanair до летище La Rochelle); iii) поместване на абзаци в раздела „Пет неща за правене“ на страницата на дестинация La Rochelle на уебсайта на Ryanair; iv) изпращане на писма по електронна поща до британските и ирландските абонати на уебсайта на Ryanair за популяризиране на La Rochelle ⁽¹¹⁸⁾; v) представяне на La Rochelle на началната страница на норвежката и португалската версия на уебсайта на Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. Уебсайтът на Ryanair обаче е проектиран предимно като платформа за продажба на билети за маршрути, обслужвани от Ryanair, и едва на второ място като инструмент за популяризиране на обслужваните от Ryanair дестинации, които включват La Rochelle ⁽¹²⁰⁾.
- (459) Освен това, както е пояснено в съображения 81 до 114, споразуменията за услуги за маркетинг, сключени с Ryanair (споразумения А и В) съдържат ангажимента на Ryanair да обслужва определени маршрути, докато в споразуменията за услуги за маркетинг D, G, H, I, J и K, сключени с AMS, изрично е посочено, че те се „основават на ангажимента на Ryanair да обслужва“ ⁽¹²¹⁾ определени въздушни маршрути, обхванати от основни споразумения за летищни услуги. Наличието на тези клаузи показва, че споразумението за услуги за маркетинг не би съществувало, ако Ryanair не обслужваше маршрутите, обхванати от него. Това заключение не се поставя под съмнение за споразумения С, Е и F, които са просто изменения на съществуващи преди това споразумения, и чиито нови разпоредби не пораждаат съмнения относно връзката между обслужването на споменатите маршрути от Ryanair и услугите за маркетинг.
- (460) На последно място, сумите, изплащани на Ryanair съгласно определени споразумения за услуги за маркетинг (споразумения А и В), се определят от броя ротации, изпълнявани от Ryanair. Например член 3 от споразумение А, сключено с Ryanair, гласи, че „ако Ryanair не постигне среден коефициент на затоварване 60 % на годишна основа при най-малко 340 ротации през всяка календарна година [...], плащането ще бъде преизчислено пропорционално на превозените пътници“ ⁽¹²²⁾. Включването на тази клауза показва, че основната цел на споразумението за услуги за маркетинг най-общо казано не е да се популяризира La Rochelle и неговият регион, а много по-конкретно да се помогне на Ryanair за постигането на количествено определени цели за превозване на пътници до La Rochelle.
- (461) От горепосочените съображения следва, че услугите, предвидени в тези споразумения за услуги за маркетинг, са тясно свързани с предлаганите от Ryanair услуги за въздушен транспорт, които са посочени в споразуменията за услуги за маркетинг и обхванати от съответните споразумения за летищни услуги. Услугите за маркетинг далеч не са предназначени по общ и неясен начин да увеличават пътуванията за отпих и по работа до La Rochelle и неговия район, а са насочени конкретно към лица, които е вероятно да използват транспортните услуги на Ryanair, обхванати от споразуменията за услуги за маркетинг, което означава, че основната им цел е да рекламират тези услуги.
- (462) Следователно споразуменията за услуги за маркетинг са неделими от споразуменията за летищни услуги, подписани заедно с тях, и от споразуменията за услуги за въздушен транспорт, обхванати от тях. Представените по-горе факти сочат също, че нищо не подкрепя хипотетичния аргумент, че ако липсваха въпросните въздушни маршрути (и следователно свързаните с тях споразумения за летищни услуги) споразуменията за услуги за маркетинг все пак биха били сключени.
-
- ⁽¹¹⁷⁾ Споразумения от 1.4.2006 г. и от 17.9.2009 г., сключени с AMS.
- ⁽¹¹⁸⁾ Споразумения от 1.4.2006 г., 17.9.2009 г. и 25.2.2010 г., сключени с AMS.
- ⁽¹¹⁹⁾ Изменения на споразумението от 25.2.2010 г.
- ⁽¹²⁰⁾ Особено малката част от уебсайта на Ryanair, посветена на насърчаването на туризма, в съчетание с факта, че регионът на La Rochelle е само една от десетките дестинации, обхванати от търговски мерки за популяризиране в уебсайта на Ryanair, прави представянето на региона La Rochelle в уебсайта на Ryanair много по-маловажно, отколкото продажбата на билети и услуги, продавани от авиокомпанията.
- ⁽¹²¹⁾ Член 1 от споразуменията за услуги за маркетинг относно целта, който гласи: „Настоящото споразумение се основава на ангажимента на Ryanair да обслужва маршрути...“
- ⁽¹²²⁾ Оригинал на английски език: ‘... if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year ... the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried ...’.

- (463) Следва да се отбележи също така, че самата Франция изтъква връзката между плащанията, предвидени в споразуменията за услуги за маркетинг, и маршрутите, обслужвани от авиокомпаниите: „Развитието на едно летище зависи изцяло от нарастването на неговия пътникопоток, и от това следва необходимостта да се провеждат кампании за популяризиране, целящи да се повиши осведомеността за обслужваните от летището маршрути, туристическите обекти в района, и т.н. По тази причина публикуването на реклами на уебсайтове с голям брой посетители представлява важна услуга за всяко развиващо се регионално летище. Тази необходимост е причината да възникнат, особено сред нискотарифните компании, практики, състоящи се от предлагане на услуги за маркетинг и реклама на летищата“ ⁽¹²³⁾ (подчертаването е добавено от Комисията). От това изявление става ясно, че плащанията, предвидени в споразуменията за услуги за маркетинг, са били неразделна част от търговските взаимоотношения между ТПП и авиокомпаниите за експлоатацията и разработването на маршрути. От това следва също, че целта на тези плащания е била не само да се насърчават посещенията в La Rochelle и региона като цяло, а преди всичко да се популяризират конкретно маршрутите, обслужвани от авиокомпаниите, които извършват полети от летище La Rochelle.
- (464) С оглед на гореизложеното конкретната си оценка на посочените в Table 9 споразумения Комисията ще основава на съвкупността от данни, свързани, освен с друго, с това дали са еднакви или сходни следните: i) датата, на която са подписани споразуменията; ii) въпросният географски маршрут /въпросните географски маршрути; iii) посоченото в споразуменията количество пътници; iv) препратки между дейностите за маркетинг и за превоз на пътници; v) всеки друг елемент, очевидно свързващ споразуменията. Така в резултат от тази оценка може да стане ясно, че определени споразумения за услуги за маркетинг не са били част от обща сделка със споразумение за летищни услуги (и по тази причина трябва да бъдат оценени поотделно), докато други споразумения следва да се оценят съвместно, в комплект.

— Група споразумения 1-A

- (465) Комисията отбелязва, че ТПП-Летище е подписало споразумение за летищни услуги (споразумение 1) на 10 декември 2003 г., т.е. няколко дни след подписването на споразумение А за услуги за маркетинг на 1 декември 2003 г. При това срокът на валидност на споразумение А за услуги за маркетинг (от 1 май 2003 г. до 31 декември 2003 г.) се покрива изцяло от периода на прилагане на споразумение 1, т.е. от 1 май 2003 г. до 30 април 2006 г. И накрая, задълженията за годишен трафик в двете споразумения и обслужваните маршрути са еднакви. Поради това Комисията счита, че тези две споразумения представляват една сделка, и че съобразно с това следва да се оценяват съвместно.

— Споразумение В

- (466) Комисията отбелязва, че ТПП-Летище е подписало споразумение В за услуги за маркетинг на 3 юни 2004 г., т.е. близо шест месеца след подписването на споразумение 1 за летищни услуги, въпреки че в него се посочва, че „настоящото споразумение е сключено на 1 януари 2004 г.“ ⁽¹²⁴⁾.
- (467) Въпреки че срокът на двете споразумения изтича на една и съща дата, и че те включват сходни задължения за трафик и сходни маршрути, Комисията отбелязва, че Франция не е посочила причини за отлагане на подписването на споразумението до 3 юни 2004 г., макар да се представя като сключено на 1 януари 2004 г. Поради това Комисията заключава, че споразумение В следва да се оценява отделно.

— Група споразумения 2-3-C-D

- (468) Комисията отбелязва, че ТПП-Летище е подписало две споразумения за летищни услуги (споразумения 2 и 3) на 1 май 2006 г., т.е. само месец след подписването на споразумения С и D за услуги за маркетинг на 1 април 2006 г. Тези четири споразумения освен това обхващат един и същи оперативен период, т.е. от 1 май 2006 г. до 30 април 2009 г. При това споразумения 2 и С от една страна и споразумения 3 и D от друга, подписани с интервал от един месец, се отнасят за едни и същи летища (London-Stansted за споразумения 2 и С и Dublin за споразумения 3 и D) и включват идентични задължения за трафика (95 000 пътници за London-Stansted и 45 000 пътници за Dublin). Нещо повече, споразуменията за услуги за маркетинг, свързани с тези две летища, са идентични, като единственото изключение са задълженията за трафик, заплатените суми за услуги за маркетинг и обемът на тези услуги. Същото се отнася и за споразуменията за летищни услуги, които са идентични, с изключение на задълженията за трафик. Поради това Комисията счита, че тези четири споразумения представляват една сделка, и че съобразно с това следва да се оценяват съвместно.

⁽¹²³⁾ Отговор на Франция от 13 април 2012 г., параграф 247.

⁽¹²⁴⁾ Оригинал на английски език: 'this agreement is made the 1st of January 2004'.

- (469) Комисията отбелязва, че един от ключовите показатели е фактът, че всичките четири споразумения са подписани приблизително по едно и също време (с разлика по-малко от месец), докато следващото споразумение (споразумение E) е подписано над една година по-късно. В допълнение Комисията посочва, че двете споразумения за летищни услуги и двете споразумения за услуги за маркетинг са подписани на едни и същи дати (съответно 1 април и 1 май 2006 г.) И накрая, Комисията подчертава, че оценяването отделно на споразумения 2 и C от една страна и споразумения 3 и D от друга в никакъв случай не би повлияло на върху заключението относно предоставеното предимство (вж. Table 18).

— Споразумение E

- (470) На 1 юни 2007 г. ТПП-Летище подписва споразумение E, което се отнася за услугите за маркетинг на ирландската версия на уебсайта на Ryanair. Следователно това изменение на споразумение D е подписано повече от една година след самото споразумение D и за разлика от останалите споразумения за услуги за маркетинг, оценени по-горе, не е подписано заедно със споразумение за летищни услуги. Освен това следващото споразумение, сключено между ТПП-Летище и Ryanair/AMS, е споразумение F, което е подписано повече от четири месеца след споразумение E и не се отнася за ирландската версия на уебсайта на Ryanair. Също така споразумения E и F се отнасят за два отделни маршрута (съответно Dublin и London-Stansted). Поради това Комисията счита, че споразумение E следва да се оценява отделно.

— Споразумение F

- (471) На 21 септември 2007 г. ТПП-Летище подписва споразумение F, което се отнася за услугите за маркетинг на уебсайта на Ryanair за Обединеното кралство. Следователно това изменение на споразумение C е подписано повече от една година след самото споразумение C и също както споразумение E не е подписано заедно със споразумение за летищни услуги. Освен това следващото споразумение, сключено между ТПП-Летище и Ryanair/AMS, е споразумение G, което е подписано почти две години след споразумение F. Затова Комисията счита, че споразумение F следва да се оценява отделно.

— Група споразумения G-H-I-J

- (472) Комисията отбелязва, че на 17 септември 2009 г. ТПП-Летище е подписало четири споразумения за услуги за маркетинг относно маршрутите, обслужвани от Ryanair от летище La Rochelle до London-Stansted (споразумение G), Brussels Charleroi (споразумения H и J) и Dublin (споразумение I). Тези четири споразумения обхващат един и същи оперативен период, т.е. от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2011 г. Освен това съдържанието на споразумения G, H и I за услуги за маркетинг е идентично, с изключение на задълженията за трафик и цената и обема на услугите за маркетинг. Що се отнася до споразумение J, то е изменение на споразумение H, единствената цел на което е да се приложи увеличение, макар и негово, на таксата за услуги за маркетинг, вече определена в споразумение H, подписано същия ден. Поради това Комисията счита, че тези четири споразумения представляват една сделка, и че съобразно с това следва да се оценяват съвместно.

- (473) Споразумение 5 за летищни услуги е подписано на 13 януари 2010 г. То обхваща периода от 1 май 2009 г. до 30 април 2012 г. Комисията отбелязва, че това споразумение се отнася за летищата London-Stansted, Brussels Charleroi и Dublin (с възможност Ryanair да обслужва един или повече други маршрути до La Rochelle), както групата споразумения G-H-I-J. Комисията обаче отбелязва, че срокът на прилагане на споразумение 5 се различава от този на групата G-H-I-J, и че е подписано почти пет месеца по-късно от тази група споразумения. Комисията посочва, че със споразумение 5 всъщност не се налагат на Ryanair задължения за трафик и то не включва услуги за маркетинг, заплащани на Ryanair/AMS. На практика с него само се оформя официално със задна дата единичната сума на летищните такси, които Ryanair е била задължена да плаща от 1 май 2009 г. Затова Комисията счита, че споразумение 5 не следва да се оценява сякаш представлява част от групата споразумения G-H-I-J.

— Група споразумения 6-K

- (474) Комисията отбелязва, че ТПП-Летище е подписало споразумение за летищни услуги (споразумение 6) на 1 февруари 2010 г., т.е. по-малко от месец преди подписването на споразумение K за услуги за маркетинг, подписано на 25 февруари 2006 г. Споразумение 6 се отнася за летищните услуги, които ще се предоставят на Ryanair за маршрутите до London-Stansted (Обединено кралство), Dublin (Ирландия), Brussels Charleroi (Белгия) и Oslo Rygge (Норвегия) през периода от 28 март 2010 г. до 31 март 2013 г. То включва и задължения за трафик за Ryanair. Същевременно споразумение K урежда услугите за маркетинг, които да се предоставят на ирландската, норвежката, нидерландската и британската версии на началната страница на Ryanair през периода от 28 март 2010 г. до 31 март 2013 г. Предвид горепосоченото Комисията счита, че споразумение 6 и споразумение K следва да се оценяват заедно.

- (475) Що се отнася до споразумение 5, въпреки че е подписано в началото на 2010 г., също като споразумение К, Комисията отбелязва, че то обхваща период, предхождащ този на споразумение К. Освен това споразумение 5 не включва маршрути до Норвегия, докато споразумение К урежда услугите за маркетинг, които е трябвало да се предоставят в норвежката версия на началната страница на Ryanair. Що се отнася до следващото споразумение, сключено между ТПП-Летище и Ryanair/AMS (споразумение L за услуги за маркетинг), то е подписано почти четири месеца след споразумение К и се отнася за летище Cork, което не е обхванато от споразумение за летищни услуги 6. Затова Комисията счита, че споразумение 5 и споразумение L не може да се включат към групата споразумения 6-К.

— Споразумение L

- (476) На 23 юни 2010 г. ТПП-Летище подписва споразумение L, което се отнася за услугите за маркетинг в ирландската версия на уебсайта на Ryanair. Следователно това изменение на споразумение К е подписано почти четири месеца след самото споразумение К и не е подписано заедно със споразумение за летищни услуги. Освен това следващото споразумение, сключено между ТПП-Летище и Ryanair/AMS (споразумение 7), е подписано почти седем месеца след споразумение L и не се отнася за ирландската версия на уебсайта на Ryanair. Поради това Комисията счита, че споразумение L следва да се оценява отделно.

— Група споразумения 7-М и споразумение N

- (477) Комисията отбелязва, че ТПП-Летище е подписало споразумение за летищни услуги (споразумение 7) на 28 януари 2011 г., т.е. само две седмици преди споразумения М и N за услуги за маркетинг, подписани на 11 февруари 2011 г. Тези три споразумения не обхващат точно един и същ оперативен период: споразумение 7, в което не е посочена дата на изтичане на срока му, е изменение на споразумение 5, срокът на което изтича по принцип на 30 април 2012 г., а срокът на споразумения М и N изтича на 30 март 2013 г. Освен това в споразумение 7 се определя ангажимент за трафик 17 000 пътници годишно, докато в споразумения М и N само се уточняват услуги за маркетинг без ангажимент за трафик.
- (478) Комисията отбелязва, че общата цел на споразуменията 7 и М е новият маршрут, който Ryanair възнамерява да открие от La Rochelle до Porto (Португалия). Предвид съпадащите дати на подписване и съпадания маршрут, Комисията счита, че фактът, че споразумение М за услуги за маркетинг е с по-кратък срок отколкото споразумение 7 за летищни услуги, не влияе на общото наблюдение, че ТПП-Летище и Ryanair явно са решили да организират оперативното, търговското и финансовото управление на новия маршрут до Porto съвместно чрез тези две споразумения, по същия начин както други дестинации, обслужвани от Ryanair от летище La Rochelle.
- (479) Що се отнася до споразумение N, единственото общо между него и споразумения 7 и N са съпадащите дати на подписване, тъй като споразумение N е изменение на споразумение К, което обхваща само услугите за маркетинг, свързани с обслужвания маршрут до Oslo Rygge (Норвегия) (но е подписано повече от година по-късно). Освен това, както бе посочено по-горе, споразумение N не включва задължения във връзка с трафика. Следователно то не е свързано със споразумение М и споразумение 7, от които може да бъде отделено.
- (480) И накрая, Комисията отбелязва, че следващото споразумение за услуги за маркетинг, сключено между двете страни, е подписано на 26 октомври 2012 г., много след подписването на споразумения 7, М и N ⁽¹²⁵⁾. Поради тези различни причини Комисията счита, че споразумения 7 и М представляват една сделка и трябва да бъдат оценени съвместно, а споразумение N следва да бъде оценено отделно.

— Заключение относно метода на оценяване съвместно на споразуменията, сключени от ТПП-Летище с Ryanair/AMS

- (481) От гореизложеното следва, че всяка от следните групи споразумения следва да се разглежда като една мярка, за да се оцени тяхната рентабилност. Някои споразумения за услуги за маркетинг не съставляват една сделка със споразумение за летищни услуги. Те ще бъдат оценени като се вземат предвид приходите, произтичащи от споразумението за летищни услуги, което е било в сила.

⁽¹²⁵⁾ Във всеки случай, извън периода, обхванат от настоящото решение.

Таблица 14

Списък на групите споразумения, сключени между ТПП и Ryanair/AMS

N°	Споразумения	Дата на подписване	Период, за който се отнася споразумението
1	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	10.12.2003 г.	1.5.2003 г.—30.4.2006 г.
A	Споразумение между ТПП и Ryanair за услуги за маркетинг	1.12.2003 г.	1.5.2003 г.—31.12.2003 г.
B	Споразумение между ТПП и Ryanair за услуги за маркетинг	1.1.2004 г.	1.1.2004 г.—30.4.2006 г.
C	Споразумение 1 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Обединено кралство)	1.4.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
D	Споразумение 2 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Ирландия)	1.4.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
2	Споразумение 1 между ТПП и Ryanair за летищни услуги (Обединено кралство)	1.5.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
3	Споразумение 2 между ТПП и Ryanair за летищни услуги (Ирландия)	1.5.2006 г.	1.5.2006 г.—30.4.2009 г.
4	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	1.2.2007 г.	1.2.2007 г.—30.4.2009 г.
E	Изменение на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	1.6.2007 г.	1.6.2007 г.—30.9.2007 г.
F	Изменение на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	21.9.2007 г.	28.10.2007 г.—29.3.2008 г.
G	Споразумение 1 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Обединено кралство)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
H	Споразумение 2 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Белгия)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
I	Споразумение 3 между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Ирландия)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
J	Изменение на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Белгия)	17.9.2009 г.	1.1.2009 г.—31.12.2011 г.
5	Споразумение между ТПП и Ryanair за летищни услуги	13.1.2010 г.	1.5.2009 г.—30.4.2012 г.
6	Изменение 1 на споразумението между ТПП и Ryanair за летищни услуги	1.2.2010 г.	1.2.2010 г.—31.3.2013 г.
K	Споразумение между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	25.2.2010 г.	31.3.2010 г.—30.3.2013 г.
L	Изменение 1 на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг	23.6.2010 г.	1.6.2010 г.—1.9.2010 г.
7	Изменение 2 на споразумението между ТПП и Ryanair за летищни услуги (Португалия)	28.1.2011 г.	28.1.2011 г.—30.4.2012 г.
M	Изменение 2 на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Португалия)	11.2.2011 г.	28.3.2011 г.—30.3.2013 г.
N	Изменение 3 на споразумението между ТПП и AMS за услуги за маркетинг (Норвегия)	11.2.2011 г.	31.3.2011 г.—30.3.2013 г.

— Споразумение, сключено с Jet2

- (482) Както вече беше посочено в съображения 117 до 120, на 4 юли 2008 г. ТПП е подписала споразумение с Jet2. На първо място то включва разпоредби във връзка с летишните услуги и предвижда предоставянето на значителни отстъпки от летишните такси. В споразумението се предвижда и плащане на маркетингова вноски, свързана с обслужването на маршрута La Rochelle-Leeds. Следователно това споразумение трябва да се счита за единична мярка, чиято рентабилност, както рентабилността на споразуменията, сключени от ТПП с Ryanair/AMS, ще бъде разгледана в раздел 7.1.1.3.

(2) Избор на метод за анализиране между сравнителен анализ и анализ на допълнителната рентабилност

- (483) Съгласно Насоките от 2014 г. чрез прилагане на принципа за оператор в условията на пазарна икономика наличието на помощ за една авиокомпания, използваща дадено летище, може по принцип да бъде изключено, ако начисляваната цена за летишните услуги съответства на пазарната цена (сравнителен анализ), или ако чрез предварителен анализ — т.е. анализ, основан на информация, налична към момента на предоставяне на помощта, както и на предвидимото развитие към същия момент — може да се докаже, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителен принос към печалбата на летището ⁽¹²⁶⁾ (анализ на допълнителната рентабилност).
- (484) Следва да се отбележи преди всичко, че съгласно съдебната практика Комисията може, без да направи грешка, да анализира в подробности кой метод е най-уместно да избере с цел прилагане на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. В съдебната практика се признава, че Комисията може да предпочете единия метод пред другия, ако го счита за по-подходящ ⁽¹²⁷⁾. По-специално в съдебната практика се признава липсата на йерархия между двата метода ⁽¹²⁸⁾.
- (485) Относно първия подход (сравнителен анализ) Комисията има сериозни съмнения дали понастоящем е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предоставяни от летищата. Затова тя счита, че анализът на допълнителната рентабилност е най-уместният подход за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпаниите ⁽¹²⁹⁾.
- (486) В контекста на този анализ Комисията счита за уместно да припомни, че след приемането на Насоките от 2014 г. както Франция, така и заинтересованите страни, са били поканени да представят мнения относно прилагането на тези насоки към конкретния случай.
- (487) В тази връзка следва да се отбележи, че в общия случай прилагането на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика въз основа на средна цена, наблюдавана на други подобни пазари (сравнителен анализ), може да се окаже полезно, когато пазарна цена може да бъде основателно определена или изведена от други пазарни показатели. Този метод обаче не може да бъде толкова подходящ в случая с летишни услуги. Обикновено между отделните летища има значителна разлика в структурата на разходите и приходите. Тези разходи и приходи зависят от етапа на развитие на летището, привлекателността на неговия регион на обслужване, броя на авиокомпаниите, извършващи полети от/до летището, наличния капацитет по отношение на пътничопотока, състоянието на инфраструктурата, нормативната уредба, която може да е различна в различните държави членки, както и от историческите дългове и задължения на летището ⁽¹³⁰⁾.
- (488) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки чисто сравнителен анализ. Както настоящият случай убедително показва, търговските споразумения между летищата и авиокомпаниите не се основават непременно на списък с публични цени на отделните услуги. Тези търговски взаимоотношения варират в широки граници. Те включват споделянето на рискове по отношение на трафика и свързаната с това търговска и финансова отговорност, широко разпространеното използване на механизми за стимулиране (например във вид на отстъпки, свързани с броя на маршрутите или на превозените пътници) и различия в разпределението на риска през срока на споразуменията. В резултат е трудно да се сравняват сделки въз основа на цена на ротация или на пътник.

⁽¹²⁶⁾ Параграф 53 от Насоките от 2014 г.

⁽¹²⁷⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграф 143.

⁽¹²⁸⁾ Вж. съдебното решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграф 145.

⁽¹²⁹⁾ Насоки от 2014 г., точки 59 и 61.

⁽¹³⁰⁾ Вж. Решение на Комисията 2011/60/ЕС от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ С 12/08 — Словакия — Споразумение между летище Bratislava и Ryanair, съображения 88 и 89 (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24).

- (489) Ryanair счита, че принципът на инвеститора в условията на пазарна икономика може да бъде приложен чрез извършване на сравнителен анализ, като се използват определени европейски летища за референтен показател. Във връзка с това авиокомпанията счита, че определени европейски летища могат да заместят летище La Rochelle поради сходството им, и предостави изследването от 1 юни 2012 г., направено от Охега ⁽¹³¹⁾, в което се сравняват летищните такси, плащани от Ryanair на летище La Rochelle, с летищните такси, плащани на летищата, считани за сравними. Заключение е, че плащаните на La Rochelle такси не са значително по-ниски. Ryanair предостави и допълнение към изследването от 1 юни 2012 г. ⁽¹³²⁾, за да бъдат взети под внимание плащанията, получени от Ryanair/AMS съгласно споразуменията за услуги за маркетинг.
- (490) При всички положения обаче сравнителният метод е практически неприложим в този случай. Както е доказано по-горе, сделките, които трябва да се анализират, са комплексни и се състоят от споразумение за летищни услуги и споразумение за услуги за маркетинг (понякога съчетани в една и съща правна среда). Тези сделки включват няколко „цени“, а именно различните летищни такси, цена на наземното обслужване и цена на услугите за маркетинг, някои от които зависят от броя на пътниците, други — от броя на движенията на въздухоплавателните средства, а трети са свързани с фиксирани суми. Затова всяка от тези сделки води до сложен набор от финансови потоци между летищния оператор и авиокомпанията и нейните дъщерни дружества, състоящи се от приходите от летищните такси, приходите, свързани с наземното обслужване и приходите, свързани с услугите за маркетинг.
- (491) Анализът, изготвен от Охега и предоставен от Ryanair на 10 април 2015 г. (изменение на изследването от 1 юни 2012 г.), илюстрира основните трудности при извършването на подходящо сравнение на летищните такси и маркетинговата подкрепа за Ryanair в различните летища.
- (492) На първо място, в самото изследване на Охега е посочено, че „не е възможно да се определят сравними летища, използвани от Ryanair, които са подобни по всички възможни характеристики, и които освен това е вероятно да имат поведение на оператор на летище в условията на пазарна икономика. По тази причина възприетият подход е да се определят серия сравними летища, подобни на летище La Rochelle въз основа на множество характеристики“ ⁽¹³³⁾. В настоящия случай Комисията отбелязва, че макар критериите за подбор на петте разглеждани летища ⁽¹³⁴⁾ да включват по един от седемте критерия, изброени в точка 60 от Насоките от 2014 г., тя въпреки това обръща внимание, че сравнимите летища са сходни с летище La Rochelle само по отношение на един или два от седемте критерия. При това само летищата Grenoble (GNB) и Maastricht (MST) имат референтен показател, специфичен за функционирането на летище La Rochelle, а именно броят на пътниците и обемът на операциите на Ryanair на тези летища. Останалите разглеждани летища са избрани въз основа на критерии (като системата на собственост, наличието на публично финансиране, БВП на региона или делът на нискотарифните превозвачи), които, поради твърде далечната им връзка с измерването на приходите и разходите на всяко летище, са недостатъчни сами по себе си да служат за база за равнището на летищните такси и на услугите за маркетинг, използвани при сравнителното проучване. По тази причина Комисията изразява съмнения относно представителния характер на избраната извадка от сравними летища.
- На второ място, дадените от Охега цифри показват, че нетните такси, заплащани от Ryanair в различните летища, избрани за сравнението, значително се различават. В изследването си Охега е изчислило равнището на летищните такси, заплатени от Ryanair на тези пет летища, нето от всички вноски за маркетинг, платени на AMS и Ryanair (което означава, че изследването сравнява заплатените от Ryanair летищни такси след приспадане на неговите приходи от маркетинг). Тези цифри обаче показват значителни разлики между сравнимите летища.
- Средни нетни такси на ротация. Средните нетни такси на ротация, плащани от Ryanair на La Rochelle, възлизат на [100; 150] % от нетните такси, плащани от Ryanair в петте сравними летища. Разпределението на стойностите обаче показва, че няма хомогенна група от сравними летища. Така в зависимост от годината средните нетни такси, плащани от Ryanair на La Rochelle, варират между [-50; 0] % и [150; 200] % от средните нетни такси, плащани от Ryanair в изследваните от Охега летища. Това разпределение ясно показва, че използваната извадка не е

⁽¹³¹⁾ Изследване от 8.10.2012 г., извършено от Охега, „Икономическа оценка въз основа на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, летище La Rochelle“.

⁽¹³²⁾ Изменение от 10.4.2015 г. на изследването от 1.6.2012 г., извършено от Охега, „Икономическа оценка въз основа на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика: сравнителен анализ, включващ AMS, летище La Rochelle“.

⁽¹³³⁾ Оригинал на английски език: 'it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics'. Анализ на Охега от 10.4.2015 г., стр. 3.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) и Maastricht (MST).

хомогенна и представителна. Също така за дадено летище сумата на заплатените от Ryanair нетни такси е силно променлива и може да се утрои в рамките на една година, което е още едно доказателство, че нито е възможно, нито целесъобразно да се направи сравнение на нетните летищни такси.

- Средни нетни такси на пътник. Както и при нетните такси на ротация, разпределението на стойностите показва, че извадката от летища на Охега не позволява да се направи категорично и обосновано сравнение. В зависимост от годината средната нетна такса, заплащана от Ryanair на La Rochelle, варира между [-50; 0] % и [150; 200] % от средната нетна такса, заплащана от Ryanair на избраните от Охега летища, а нетните такси на пътник, заплащани от Ryanair на дадено летище, може да варират до трикратен размер в зависимост от годината.

(493) Показателно е, че нито Ryanair, нито Охега са направили опит да определят пазарна цена, която за извадка от сравними с La Rochelle летища да съответства на нетната цена на летищните такси (летищни такси минус маркетингова подкрепа). Ако чрез такова сравнение беше възможно да се определи пазарна цена, опитът на Ryanair с многобройни европейски летища със сигурност би позволил нейното установяване.

(494) И накрая, приемайки, че въз основа на валиден сравнителен анализ може да се установи, че „цените“, прилагани за различните обхванати от настоящата оценка сделки, са били равни на или по-високи от „пазарните цени“, установени чрез използване на извадката от сравнителни сделки, Комисията обаче не би могла да заключи, че тези сделки са били в съответствие с пазарните цени, ако се окаже, че при сключването им летищният оператор може да е очаквал те да доведат до допълнителни разходи, по-високи от допълнителните приходи. Всъщност един оператор в условията на пазарна икономика не би имал интерес да предлага стоки или услуги на „пазарната цена“, ако това ще доведе до допълнителна загуба ⁽¹³⁵⁾.

(495) Предвид гореизложено Комисията счита, че в настоящия случай трябва да бъде приложен подходът, който като цяло се препоръчва в Насоките от 2014 г. за прилагане на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика в отношенията между летища и авиокомпаниите, а именно анализът на допълнителната рентабилност. Този подход е оправдан от факта, че един летищен оператор може да има действителен интерес да сключи сделка с дадена авиокомпания, когато може основателно да очаква, че тази сделка ще увеличи печалбите му (или ще намали загубите му) в сравнение със съпоставителна ситуация, при която сделката не се сключва ⁽¹³⁶⁾, независимо от сравнението с условията, предлагани на други авиокомпаниите, или с условията, предлагани от други летищни оператори.

(3) Потенциалните ползи, които оператор в условията на пазарна икономика би могъл да има предвид при сключването на споразуменията за услуги за маркетинг с авиокомпаниите

(496) От всичко гореизложено става ясно, че за да бъде приложен принципът на инвеститора в условията на пазарна икономика, поведението на ТПП трябва да се оцени във връзка с поведението на хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище La Rochelle на негово място. Въпросните споразумения за услуги за маркетинг трябва да се оценяват съвместно със съответните споразумения за летищни услуги, когато съставляват една сделка (за критериите за оценка вж. съображение 464) ⁽¹³⁷⁾. Освен това, както е посочено в съображение 481, въпреки че някои споразумения за услуги за маркетинг не са част от една сделка със споразумение за летищни услуги, те ще бъдат оценени като се вземат предвид приходите, генерирани от споразумението за летищни услуги, което е било в сила, с цел да се оцени рентабилността на въпросното споразумение за услуги за маркетинг.

(497) Когато се анализира всяка от изброените в Table 14 сделки, следва да бъдат определени печалбите, които този хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалби, би могъл да очаква от споразуменията за услуги за маркетинг. При този анализ не следва да се взема под внимание общото влияние на тези услуги върху туризма и икономическата дейност на региона. В анализа може да бъдат взети предвид само последиците от тези услуги за рентабилността на летището, тъй като единствено тях би взел под внимание хипотетичният оператор в условията на пазарна икономика ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Съдебно решение по делото *Ryanair DAC срещу Комисията*, T-165/15, цитирано по-горе в бележка под линия 53, параграфи 176 до 178.

⁽¹³⁶⁾ С други думи, ако очакваната от тази сделка допълнителна рентабилност е положителна.

⁽¹³⁷⁾ Дадено споразумение за услуги за маркетинг трябва да се анализира заедно със съответното споразумение за летищни услуги, сякаш представляват една сделка. Следователно налице са толкова отделни сделки, колкото са „двойките“ споразумения за услуги за маркетинг и споразумения за летищни услуги.

⁽¹³⁸⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в бележка под линия 71, параграф 77.

- (498) Въпреки че влиянието на услугите за маркетинг не е доказано, не е немислимо те донякъде да увеличават пътничкопотока по въздушните маршрути, обхванати от споразуменията за услуги за маркетинг и съответните споразумения за летищни услуги, тъй като са предназначени да популяризират тези маршрути. Ryanair обаче посочва, че наличието на споразумение за услуги за маркетинг е оказвало много слабо въздействие върху коефициента на затоварване на техните самолети, тъй като механизмите за управление на доходността (адаптиране на цените към търсенето) са били приспособени за постигането на целевите коефициенти на затоварване ⁽¹³⁹⁾. По тази причина влиянието на споразуменията за услуги за маркетинг върху нарастването на броя на пътниците не се потвърждава от Ryanair. Ето защо изглежда, че основното въздействие на споразуменията за услуги за маркетинг е да насърчават Ryanair да извършва полети до летище La Rochelle.
- (499) Следва да се определи дали един хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище La Rochelle на мястото на ТПП, би могъл основателно да очаква и да определи количествено други ползи, освен ползите от положителния ефект върху разкриването и поддържането на маршрутите, обхванати от споразумението за услуги за маркетинг, както и върху пътничкопотока по тези маршрути, за техния оперативния период, определен в споразумението за услуги за маркетинг или споразумението за летищни услуги.
- (500) В изследването си от 17 януари 2014 г. Ryanair подкрепя тази хипотеза. Изследването се базира на теорията, че услугите за маркетинг, закупувани от един летищен оператор като ТПП, може да допринесат за подобряване на марката на летището и в резултат трайно да нарасне броят на пътниците, използващи това летище, а не само броят на маршрутите, обхванати от споразумението за услуги за маркетинг и споразумението за летищни услуги, през периода на обслужване на тези маршрути, определен в споразуменията. В изследването си Ryanair заключава, че тези услуги за маркетинг може да имат трайно положително въздействие върху пътничкопотока на летището дори след изтичането на срока на споразумението за такива услуги.
- (501) На първо място следва да се отбележи, че в този случай нищо не подсказва, че когато са подписвани обхванатите от официалната процедура по разследване споразумения за услуги за маркетинг, ТПП изобщо е взела предвид, а още по-малко определила количествено, евентуалното положително въздействие на тези споразумения извън обхванатите от споразуменията маршрути, или по отношение на времето — извън очаквания период на обслужване на въпросните маршрути. При това нито Франция, нито ТПП са предложили метод за оценка на евентуалната стойност, която хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище La Rochelle на мястото на ТПП, би придал на това въздействие, когато преценява дали да сключи споразуменията за услуги за маркетинг и споразуменията за летищни услуги. И накрая, закупените от Ryanair/AMS услуги за маркетинг са били насочени главно към лица, които е вероятно да използват въздушните маршрути, посочени в споразуменията за услуги за маркетинг.
- (502) Поради същите причини това заключение, направено за сключените с Ryanair и AMS споразумения, се отнася и за споразумението с Jet2 за летищни услуги и за услуги за маркетинг.
- (503) Освен това трайният характер на въздействието също изглежда много несигурен. Възможно е когато е била публикувана за пръв път или кратко време след това рекламата на La Rochelle и неговия регион в уебсайта на Ryanair да е насърчавала посещаващите уебсайта лица да закупят билети на Ryanair до La Rochelle. Малко вероятно е обаче въздействието на рекламата върху посетителите да е било трайно или да е повлияло върху техните покупки на билети в продължение на повече от няколко седмици след като е била публикувана в уебсайта на Ryanair. Една рекламна кампания може да има траен ефект, когато рекламните дейности включват едно или повече рекламни средства, на които потребителите са редовно изложени през даден период. Например рекламна кампания по основните телевизионни и радиостанции, редица уебсайтове и/или различни билбордове на открито или на обществени места може да има траен ефект, ако потребителите са редовно изложени на тези медии. Обаче рекламна дейност, ограничаваща се само до определени страници от уебсайта на Ryanair, е малко вероятно да има ефект, който да продължи дълго след края на рекламната кампания. Много вероятно е повечето хора да не посещават уебсайта на Ryanair достатъчно често, за да останат с трайно впечатление от рекламирането на този регион.
- (504) В хода на официалната процедура по разследване Франция и ТПП не са предоставили информация, която може да се противопостави на това наблюдение. Освен това то се подкрепя от два фактора.

⁽¹³⁹⁾ По-специално предоставената на 15.12.2009 г., 13.6.2014 г. и 29.3.2019 г. информация.

- (505) Първо, някои от дейностите за маркетинг, посочени в сключените с Ryanair/AMS споразумения, са свързани на първо място с началната страница на уебсайта на Ryanair. Тези услуги са се състояли просто от електронна препратка към определен от ТПП уебсайт, често за ограничени или много кратки периоди от време:
- За електронните препратки, упоменати в споразумения А и В, не е посочен период на показване;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка за 56 дни годишно в продължение на три години съгласно споразумение С;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка за 212 дни годишно в продължение на три години съгласно споразумение D, но за 2007 г. периодът на показване е намален на 45 дни съгласно споразумение Е за изменение на споразумение D;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на британския уебсайт на Ryanair за 22 дни годишно в продължение на три години съгласно споразумение G;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на нидерландския/белгийския уебсайт на Ryanair в продължение на 95 дни през първата година и 160 дни през втората и третата година съгласно споразумение H;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на ирландския уебсайт на Ryanair за 200 дни годишно в продължение на три години съгласно споразумение I;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на белгийския уебсайт на Ryanair за 10 дни годишно в продължение на три години съгласно споразумение J;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка за 90 дни годишно на ирландския, норвежкия и нидерландския уебсайт на Ryanair и за 50 дни годишно на неговия британски уебсайт в продължение на три години съгласно споразумение K;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на ирландския уебсайт на Ryanair за 70 дни съгласно споразумение L;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на португалския уебсайт на Ryanair за 365 дни съгласно споразумение M за период от две години;
 - Показване на спонсорираната електронна препратка на норвежкия уебсайт на Ryanair в продължение на шест седмици (приблизително 42 дни) през първата година и четири седмици (т.е. 24 дни) през втората и третата година съгласно споразумение N.
- (506) Както характерът на тези рекламни дейности (наличие на единствена електронна препратка с ограничена рекламна стойност), така и краткото им времетраене и непостоянната честота, с която са показвани през въпросния период (тъй като само маршрутът до Porto е рекламиран без прекъсване в продължение на две години), вероятно значително са ограничавали ефекта на тези дейности след като приключат, особено понеже са били ограничени само до уебсайта на Ryanair и не са показвани в други медии. С други думи, малко вероятно е тези рекламни дейности да са оставили у хората, които са били изложени на тях, трайно впечатление за въпросната реклама и да са предизвикали траен интерес към La Rochelle и неговия регион.
- (507) Второ, останалите дейности за маркетинг, предвидени в сключените с Ryanair/AMS споразумения, са свързани само със страниците на уебсайта на Ryanair, обхващащи дестинацията La Rochelle. Като общо правило този вид рекламна дейност е насочен само към аудитория, която по дефиниция е ограничена, без многократно излагане на рекламата. При това що се отнася до страницата на дестинация La Rochelle в уебсайта на Ryanair, тя е по-малко вероятно да се посещава, отколкото началната страница на уебсайта, тъй като е посветена на конкретна дестинация на Ryanair, а не на всички дейности на авиокомпанията. Затова при ниската степен на вероятност за чести посещения на страницата на дестинация La Rochelle в уебсайта на Ryanair е малко вероятно рекламните дейности, показвани на нея, да оставят у хората, които я посещават, траен спомен за атракциите на La Rochelle и неговия регион. Освен това много вероятно е страницата на La Rochelle в уебсайта на Ryanair да бъде посещавана в повечето случаи в резултат от потенциален интерес към тази дестинация или към полетите на Ryanair до нея. По тази причина е малка вероятността рекламирането на тази страница да предизвика нов интерес към дестинацията сред хора, които не знаят за нея или не се интересуват от нея.
- (508) В това отношение е показателно, че представените от Ryanair споразумения за услуги за маркетинг, сключени между частни предприятия извън летището (за коли под наем, местни туристически дейности) и AMS, извличат своята пазарна стойност от възможността да се продават туристически стоки или услуги на пътниците, пътуващи с Ryanair. Като потенциални пътници се определят такива, които вероятно ще пътуват до ясно определено летище на дестинация след като са посетили уебсайта на Ryanair (купуване на билет, търсене на наличен полет, и др.), и по тази причина те са обект на маркетингови съобщения, с които се насърчават да закупят стоки или услуги в своето летище на дестинация. Следователно стойността на услугите на Ryanair за маркетинг се основава на възможността за насочване към клиенти на тази авиокомпания, които вече са избрали своето летище на дестинация, или чието посещение на уебсайта на Ryanair сочи, че е вероятно да изберат конкретно летище на дестинация, за да бъдат насърчавани да закупят туристическа услуга в крайната си дестинация. Комисията не изключва възможността

маркетингът, предлаган от AMS в уебсайта на Ryanair, да има стойност за определени предприятия — трети страни, които имат интерес да продават стоки или услуги на клиентите на Ryanair, като например фирма за коли под наем или регионален доставчик, предлагащ пешеходни обиколки. Това обаче не се отнася за оператор на летище, който желае да постигне трайно увеличение на броя на пътниците, използващи летището. Както бе обяснено в съображение 501, хората, които посещават страницата на La Rochelle в уебсайта на Ryanair, най-вероятно вече имат потенциален интерес към тази дестинация или към полетите на Ryanair до нея. По тази причина за ТПП ефектът от дейностите за маркетинг, осъществявани на страниците в уебсайта на Ryanair за дестинацията La Rochelle, по отношение на привличането на пътници е много слаб или дори липсва.

- (509) В резултат, въпреки че е възможно услугите за маркетинг да са увеличили пътничекото по въздушните маршрути, обхванати от споразуменията за услуги за маркетинг през периода на тези услуги, много е вероятно след този период или по други маршрути този ефект да е бил нулев или незначителен.
- (510) Изследванията на Ryanair от 17 и 31 януари 2014 г. също показват, че вероятността ползите от споразуменията за услуги за маркетинг да надхвърлят обхванатите от тези споразумения маршрути или да продължават след периода на тяхното обслужване, определен в споразуменията за услуги за маркетинг и в споразуменията за летищни услуги, е много малка и не е било възможно да се изрази количествено с такава степен на надеждност, която един разумен оператор в условията на пазарна икономика би считал за достатъчна.
- (511) Съответно например в изследването на Ryanair от 17 януари 2014 г. се посочва, че „бъдещите допълнителни печалби след планираното изтичане на срока на споразумението за летищни услуги са несигурни по своята същност“⁽¹⁴⁰⁾. Освен това в изследването са предложени два метода за предварителна оценка на положителното въздействие на споразуменията за услуги за маркетинг: подход на „паричния поток“ и подход на „капитализация“.
- (512) Подходът на „паричния поток“ е свързан с оценка на ползите от споразуменията за услуги за маркетинг и споразуменията за летищни услуги във вид на бъдещи приходи, генерирани за летищния оператор от тези споразумения, минус съответните разходи. Подходът на капитализация се заключава в разглеждане на подобряването на марката на летището в резултат от услугите за маркетинг като нематериален актив, придобит на цената, определена в споразумението за услуги за маркетинг.
- (513) Изследването обаче разкрива степента на трудностите, породени от подхода на капитализация, като по този начин показва липсата на надеждност на резултатите, които такъв метод може да даде, и в самото изследване се предпочита подходът на паричния поток. В изследването се посочва по-специално следното: „При подхода на капитализация следва да се вземе предвид само тази част от разходите за маркетинг, която е относима към базата от нематериални активи на летището. Може обаче да е трудно да се определи частта от разходите за маркетинг, които са насочени към генериране на очаквани бъдещи приходи за летището (т.е. инвестиция в базата от нематериални активи на летището), а не към генериране на текущи приходи за летището“⁽¹⁴¹⁾. В изследването се подчертава също, че „За да се приложи основният на капитализация подход, е необходимо да се определи средната продължителност на периода, през който дадено летище би могло да задържи клиент в резултат от маркетинговата кампания на AMS. На практика поради недостатъчни данни би било много трудно да се определи средната продължителност на периода на задържане на клиентите след кампания на AMS“⁽¹⁴²⁾.
- (514) В изследването на Ryanair от 31 януари 2014 г. е предложено практическо прилагане на подхода на паричния поток. Съгласно този подход ползите от споразуменията за услуги за маркетинг и за летищни услуги, които се запазват и след като е изтекъл срокът на споразумението за услуги за маркетинг, се изразяват като „крайна стойност“, изчислена на датата на изтичане на срока на споразумението. Тази крайна стойност се основава на очакваните допълнителни печалби в резултат от споразуменията за летищни услуги и за услуги за маркетинг през последната година на

⁽¹⁴⁰⁾ Оригинал на английски език: „... future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

⁽¹⁴¹⁾ Оригинал на английски език: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport“.

⁽¹⁴²⁾ Оригинал на английски език: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data“.

прилагане на споразумението за летищни услуги. Този метод включва вземане на допълнителната печалба, очаквана през последната година на прилагане на споразумението за летищни услуги, и нейното проектиране в бъдещето за същия период като срока на споразумението за летищни услуги, но коригирана с процента на растеж на пазара на въздушния транспорт в Европа и с коефициент на вероятност, за който се счита, че отразява способността на споразумението за летищни услуги и на споразумението за услуги за маркетинг да допринесат за печалбите на летището след изтичането на срока им. Според изследването от 31 януари 2014 г. тази способност за постигане на трайни печалби зависи от различни фактори, „... включително по-голяма известност и по-силна марка, заедно с външни ефекти на мрежата и повтарящи се пътници“⁽¹⁴³⁾, макар че не са дадени подробности за тези фактори. Освен това при този метод се взема под внимание сконтов процент, който отразява капиталовите разходи.

- (515) В изследването се предлага коефициент на вероятност 30 %, който се счита за разумен. В това силно теоретично изследване обаче не са предоставени никакви сериозни количествени или качествени данни за този коефициент. Изследването не се базира на факти, свързани с дейността на Ryanair, пазарите на въздушния транспорт или летищните услуги, за да се обоснове стойността 30 %. В него не се установява никаква връзка между този процент и факторите, споменати мимоходом (известност, силна марка, външни ефекти на мрежата и повтарящи се пътници), за които се счита, че удължават ползите от споразуменията за летищни услуги и за услуги за маркетинг след датите на изтичане на техния срок. И на последно място, в изследването по никакъв начин не се засяга конкретното съдържание на услугите за маркетинг, предвидени в различните споразумения с AMS, когато се прави анализ до каква степен тези услуги могат да повлияят върху посочените по-горе фактори.
- (516) При това в изследването не се доказва, че съществува някаква вероятност при изтичането на срока на едно споразумение за летищни услуги и споразумение за услуги за маркетинг генерираните от тези споразумения печалби за летищния оператор през последната година на тяхното прилагане да продължат в бъдещето. Също така в него не са представени доказателства, че процентът на растеж на пазара на въздушния транспорт в Европа е полезен индикатор за измерване на влиянието на едно споразумение за летищни услуги и споразумение за услуги за маркетинг за дадено летище.
- (517) Поради това е твърде малко вероятно, когато взема решение дали да сключи дадено споразумение или не, един разумен оператор в условията на пазарна икономика да вземе предвид „крайна стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод.
- (518) Следователно изследването от 31 януари 2014 г. показва, че подход на „паричния поток“ би довел само до много несигурни и ненадеждни резултати, също както и подходът на „капитализация“.
- (519) Освен това нито Франция, нито някоя заинтересована трета страна не е предоставила доказателство, че методът, предложен от Ryanair в това изследване, или друг метод, който има за цел да се вземат под внимание и да се определят количествено ползите, продължаващи след изтичането на срока на споразуменията за летищни услуги и на споразуменията за услуги за маркетинг, действително се използва от оператори на регионални летища, сравними с оператора на La Rochelle. В тази връзка Франция не е коментирала изследванията от 17 и 31 януари 2014 г. и следователно не е одобрила техните заключения.
- (520) При това, както е посочено по-горе, услугите за маркетинг очевидно са насочени към хора, които е вероятно да използват маршрутите, обхванати от споразуменията за услуги за маркетинг. Ако при изтичане на срока на споразумението за летищни услуги тези маршрути не бъдат подновени, е малко вероятно услугите за маркетинг да продължат да оказват положително въздействие върху пътническия поток на летището след изтичането на този срок. За един летищен оператор е много трудно да прецени вероятността дадена авиокомпания да продължи да обслужва определен маршрут след изтичането на срока, с който се е ангажирала в споразумението за летищни услуги. По-специално нискотарифните компании се оказали много динамични по отношение на откриването и закриването на маршрути. Според доклад на Охера, изготвен за ACI Europe, през 2011 г. между 15 % и 20 % от маршрутите, обслужвани от европейски летища с по-малко от 5 милиона пътници, са били закрити⁽¹⁴⁴⁾. Затова когато сключва сделка като тези, които се разглеждат в настоящата официална процедура по разследване, един разумен оператор в условията на пазарна икономика не би могъл да разчита, че авиокомпанията ще желае да удължи обслужването на въпросния маршрут след изтичане на срока на споразумението.

⁽¹⁴³⁾ Оригинал на английски език: „... including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

⁽¹⁴⁴⁾ Проучване от 15.9.2017 г., извършено от Охера, „Продължаващото развитие на конкуренцията на летищата в Европа“, фигура 4.8, стр. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Освен това следва да се отбележи, че крайна стойност, изчислена по метода, предложен от Ryanair в изследването от 31 януари 2014 г., ще бъде положителна (и следователно ще има положителен ефект за прогнозираната възвръщаемост от споразумението за летищни услуги и споразумението за услуги за маркетинг) само когато допълнителната печалба, очаквана в резултат от тези споразумения, е положителна през последната година на прилагане на споразумението за летищни услуги. Този метод включва вземане на допълнителната печалба, очаквана през последната година на прилагане на споразумението за летищни услуги, и нейното проектиране в бъдещето чрез прилагане на два коефициента. Първият коефициент е общият ръст на европейския пазар на въздушния транспорт и отразява очакваното нарастване на трафика. Вторият е коефициент 30 %, който представлява приблизително вероятността споразуменията, чийто срок изтича, да насърчат бъдещото подписване на подобни споразумения, които вероятно ще генерират подобни финансови потоци. Така ако очакваната бъдеща допълнителна печалба за последната година от прилагането на споразумението за летищни услуги е отрицателна, крайната стойност също ще е отрицателна (или най-много нула), отразявайки факта, че споразумения, подобни на онези, чийто срок неотдавна е изтекъл, подобно на тях биха намалявали рентабилността на летището с всяка година.
- (522) В изследването на Ryanair от 31 януари 2014 г. този сценарий се разглежда съвсем накратко, като се ограничава до посочване в бележка под линия, без коментари и пояснения, на следното: „... не може да се изчисли крайна стойност, ако допълнителните печалби след приспадане на плащанията към AMS са отрицателни през последната година на въпросния период“⁽¹⁴⁵⁾. Както обаче ще бъде показано по-нататък в съображения 580 до 642, всички споразумения в този случай са свързани с прогнозни допълнителни потоци, които имат отрицателна нетна настояща стойност всяка година, не само като цяло. В резултат за тези споразумения „крайната стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод, би била нулева или дори отрицателна. По тази причина вземането предвид на такава крайна стойност не би поставило под съмнение констатацията, че различните споразумения са свързани с икономическо предимство.
- (523) И накрая, в трето изследване от 26 септември 2014 г. Ryanair отново посочи, че споразуменията за летищни услуги и споразуменията за услуги за маркетинг генерират допълнителни приходи докато са в сила и крайна стойност след изтичане на техния срок. Следователно според Ryanair сключването на първоначално споразумение с Ryanair увеличава възможността при изтичане на неговия срок да бъде сключено ново споразумение, с Ryanair или с други авиолинии. Освен това крайната стойност на споразуменията за услуги за маркетинг се състои в нарастване на трафика към летището след изтичането на срока им в резултат от подобренията репутация на летището. Ryanair предлага метод за емпирична проверка на неговите хипотези, но не може да я извърши, тъй като не разполага с нужните данни. На последно място, при анализа в доклада не са взети под внимание външните ефекти на мрежата.
- (524) В заключение, от гореизложеното става ясно, че единствената полза, която разумен оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от споразумение за услуги за маркетинг и която би определил количествено, когато взема решение дали да сключи такова споразумение или не заедно със споразумение за летищни услуги, би била два вида: i) от една страна перспективата авиокомпаниите да извършват полети от/до летище La Rochelle съгласно споразуменията за летищни услуги, които авиокомпаниите са били мотивирани да сключат в резултат от споразуменията за услуги за маркетинг, и ii) от друга, потенциално слабо положително въздействие на услугите за маркетинг върху броя на пътниците, които използват обхванатите от въпросните споразумения маршрути (насърчаване в някаква степен на трафика по маршрутите, обхванати от споразуменията за услуги за маркетинг и съответните споразумения за летищни услуги). Всякакви други ползи биха били считани за твърде несигурни, за да се разглеждат като количествено изразени, и нищо не подсказва, че са били взети предвид от ТПП.
- (4) Каква времева рамка би избрал един оператор в условията на пазарна икономика, за да оцени предимствата на подписването на споразумение за летищни услуги и/или споразумение за услуги за маркетинг?
- (525) Когато преценява какви са предимствата на подписването на споразумение за летищни услуги и/или споразумение за услуги за маркетинг, един оператор в условията на пазарна икономика би избрал срока на въпросните споразумения като времева рамка за своята преценка. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи за периода на прилагане на споразуменията.

⁽¹⁴⁵⁾ Изследване от 31 януари 2014 г., бележка под линия 17. Оригинал на английски език: „... no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration“.

- (526) Не изглежда да съществува основание да се избере по-дълъг период. Към датите на подписване на споразуменията един разумен оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал, че те ще бъдат подновени след като изтекат, тъй като, както е пояснено в съображение 520, нискотарифните авиокомпаниите като Ryanair и Jet2 са много динамични по отношение на откриването и закриването на маршрути и увеличаване и намаляване на честотата на полетите.
- (527) Освен това за определени споразумения действителната начална дата на обхванатите от споразумението дейности не е била датата на неговото подписване. В този случай при ситуации, в които датата на подписване предхожда действителната начална дата, за отправна точка е приета действителната начална дата, а не датата на подписване ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) В ситуации, в които Ryanair не е обслужвала определени маршрути през целия период, обхванат от споразумението, оценката за оператор в условията на пазарна икономика се основава на планирания срок на споразумението, тъй като по време на сключване на споразуменията не е било известно, нито възможно да се предвиди, че ще бъдат прекратени предсрочно. Прогнозите си за трафика един летищен оператор би основал на ангажиментите, които Ryanair е поела при подписването на договора, и които обвързват авиокомпанията.
- (529) По-нататък Комисията ще разгледа споразуменията, сключени с всяка от авиокомпаниите, по отношение на трафика, приходите и допълнителните разходи в светлината на направените предположения, преди да представи на свой ред резултатите от анализа на тези споразумения.
- (5) Заключение относно метода, чрез който ще бъде приложен принципът на инвеститора в условията на пазарна икономика
- (530) От всичко гореизложено става ясно, че за да приложи принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, Комисията трябва да анализира всяко споразумение за услуги за маркетинг заедно със съответното споразумение за летищни услуги (независимо дали то представлява част от групата споразумения, посочени в Table 14, или просто е било в сила към момента на сключване на споразумението за услуги за маркетинг ⁽¹⁴⁷⁾) и да прецени дали хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалби и управляващ летище La Rochelle на мястото на ТПП, би сключил тези споразумения. За тази цел е необходимо да се установи допълнителната рентабилност на споразуменията, както би била оценена от оператора в условията на пазарна икономика към момента на подписването им, като се определи за целия период на прилагане на споразуменията следното:
- бъдещият допълнителен трафик, очакван в резултат от изпълнението на тези споразумения, по възможност отчитайки въздействието на услугите за маркетинг върху коефициентите на затоварване по маршрутите, обхванати от споразуменията;
 - бъдещите допълнителни приходи, очаквани в резултат от изпълнението на тези споразумения, включително приходи от летищни такси и наземно обслужване, генерирани от маршрутите, обхванати от тези споразумения, както и приходите от невъздухоплавателни дейности в резултат от допълнителния трафик, генериран от изпълнението на споразуменията;
 - бъдещите допълнителни разходи, очаквани в резултат от изпълнението на тези споразумения, включително оперативните разходи и всички допълнителни разходи за инвестиции, генерирани от маршрутите, обхванати от тези споразумения, както и разходите за услугите за маркетинг.
- (531) Чрез тези изчисления следва да се определят бъдещите годишни потоци, съответстващи на разликата между допълнителните приходи и разходи, които да бъдат дисконтирани, ако е необходимо, с процент, отразяващ цената на капитала за летищния оператор. Положителна нетна настояща стойност (ННС) показва по принцип, че въпросните споразумения не предоставят икономическо предимство, докато отрицателна нетна настояща стойност показва наличие на такова предимство.
- (532) Следва да се отбележи, че в тази оценка са без значение доводите на ТПП и Ryanair, че цената на закупените от ТПП услуги за маркетинг е равностойна или по-ниска от стойността, която може да се счита за „пазарна цена“ за такива услуги. Действително един хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, мотивиран от перспективата за печалби, не би бил готов да закупи такива услуги дори и на цена по-ниска или равностойна на „пазарната цена“, ако предвижда, че въпреки положителното въздействие на тези услуги върху съответните маршрути, допълнителните разходи, направени в резултат от споразуменията, превишават допълнителните приходи, изразени в дисконтирана стойност. В такъв случай той не би желал да заплати „пазарната цена“ и затова логично би решил да се откаже от въпросните услуги.

⁽¹⁴⁶⁾ Вж. таблица 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Вж. съображение 496.

б) Методически съображения относно възстановяването на финансово-икономическите планове

- (533) По време на процедурата Комисията прикани Франция да представи приблизителни оценки за допълнителните разходи, приходи и рентабилност за различните споразумения, сключени между ТПП и Ryanair/AMS, които вероятно са били изготвени преди подписването на тези споразумения. В отговор на поканата Франция заяви, че летище La Rochelle не е извършвало анализ преди подписването на споразуменията за маркетинг, и затова предостави ретроспективно възстановяване на финансово-икономическите планове, съответстващи на всяко от споразуменията за услуги за маркетинг, посочени в Table 9, както и възстановяване на финансово-икономическия план на споразумението, сключено с Jet2 (вземайки под внимание съответните параметри на съответните споразумения за летищни услуги за анализа на споразуменията, подписани с тези две авиокомпани). Целта на този ретроспективен анализ обаче е да се възпроизведе финансовият анализ, който е следвало да бъде извършен преди сключването на споразуменията за услуги за маркетинг, вземайки под внимание данните, с които летището тогава е разполагало.

(1) Модел, използван за възстановяването на финансово-икономическите планове

- (534) Франция възстанови плановете със задна дата, като използва „базов сценарий“, определящ предположенията, които един оператор в условията на пазарна икономика логично би направил. Анализът се основава на предположения за трафик, коефициенти на затоварване на самолетите, приходи на пътник от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, оперативни разходи на пътник, разходи за маркетинг и срок на споразуменията. За изчисляване на нетната настояща стойност на всяко споразумение Франция възстанови финансово-икономически план, показващ следните приходни и разходни позиции:

Таблица 15

Модел, използван за възстановяването на финансово-икономическите планове

Споразумение [x]			
	Година N	Година N+1	и т.н.
Брой ротации на година (a)	Вж. споразумението		
Брой теста в самолета (b)	Вж. раздел 7.2.1.5 б) 2) по-долу.		
Брой предложени теста (c)	$c=a*b*2$		
Среден коефициент на затоварване (d)	Вж. раздел 7.2.1.5 б) 2) по-долу.		
Общ брой на пътниците (входящи и изходящи) (e)	$e=(c*d)$		
Такса за кацане (f)	$f=a*$ единичната такса, приета от ТПП или включена в споразумението за летищни услуги		
Такса за паркиране на въздухоплавателно средство (g)	0 (вж. раздел 7.2.1.5 б) 3) по-долу		
Такса за осветление (h)	0 (вж. раздел 7.2.1.5 б) 3) по-долу		
Такса за лица с увреждания и намалена подвижност (i)	$i=a*$ единичната такса, приета от ТПП или включена в споразумението за летищни услуги/2		
Пътническа такса (j)	$j=a*$ единичната такса, приета от ТПП или включена в споразумението за летищни услуги/2		
Наземно обслужване (k)	0		
Общо приходи от въздухоплавателни дейности (l)	$l=f+g+h+i+j+k$		
Приходи от невъздухоплавателни дейности (m)	$m=e*$ единична допълнителен марж (вж. раздел 7.2.1.5 б) 3) по-долу		

Споразумение [x]			
	Година N	Година N+1	и т.н.
Общо приходи (n)	$n=l+m$		
Допълнителни разходи (o)	$o=e \cdot \text{единица допълнителен разход}$ (вж. раздел 7.2.1.5 б) 4) по-долу		
Разходи за маркетинг (p)	Вж. споразумението за маркетинг		
Общо разходи (q)	$q=o+p$		
Допълнителен паричен поток (r)	$r=n-q$		
ННС	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ Където: — v се отнася за годината на въпросното споразумение, $v=0$ съответства на началото на споразумението, — u се отнася за общата продължителност на споразумението (в години) — r_v е допълнителният паричен поток (r) за година (v) от споразумението — t е избраната норма на дисконтиране ⁽¹⁾		

(¹) За всички споразумения Франция е приложила норма на дисконтиране 6 %. Тя съответства на нормата на дисконтиране, предложена от Франция в подобни случаи, за които Комисията вече е била призована да се произнесе (вж. например решението на Комисията относно летище Раи, цитирано по-горе в бележка под линия 12). От друга страна, тъй като извършеното от Комисията възстановяване на финансово-икономическите планове (в базовия сценарий) води до годишни допълнителни потоци, които са отрицателни през обхванатия период, нетната настояща стойност на споразуменията неизбежно е отрицателна, независимо от използваната норма на дисконтиране.

- (535) Въпреки че Комисията счита като цяло за разумни предположенията на Франция относно приходите на пътник и продължителността на споразуменията, други предположения, направени от Франция, не винаги са разумни или реалистични. Първо, Франция е допуснала методически грешки, общи за всички случаи на възстановяване (като подценяване на допълнителните оперативни разходи, свързани с въздухоплаване, и включване на вноските, предоставени от местни органи за покриване на общи разходи за маркетинг, като допълнителни приходи). Второ, както ще бъде установено в раздела относно индивидуалната оценка на споразуменията, наред с методическите грешки, общи за всички направени от Франция възстановявания, възстановяването на някои финансово-икономически планове страда от други специфични методически проблеми.
- (536) Поради това, с цел да приложи принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика Комисията направи собствен анализ, като възстанови в базов сценарий допълнителните разходи и приходи при различните групи споразумения, както би ги изчислил предварително един оператор в условията на пазарна икономика.
- (537) Комисията направи и анализ на чувствителността за начина, по който е изчислена нетната настояща стойност на тези споразумения, чрез промяна на някои от предположенията. За целта Комисията умишлено използва предположения, които по дефиниция са нереалистични, тъй като не са използвани в нейния базов сценарий (сценарий, при който вече се възприема благоприятен подход към авиокомпанията). Вероятността за осъществяване на тези предположения, или за важните и незабавни промени в управлението на летището, които те биха наложили, е много малка (вж. съображения 575 до 578). Изчислението на нетната настояща стойност, произтичащо от промяната на тези параметри (чието едновременно възникване също е статистически повече от неправдоподобно), е „неблагоуразумният сценарий“ (вж. съображения 574 до 578). Във всички случаи той би бил явно нереалистичен за един разумен и предпазлив инвеститор, който не би имал друг избор, освен да го изключи.
- (538) Разликите между Франция и Комисията в оценяването (по-специално предположенията за оперативните разходи и разходите за маркетинг) водят до значителни разлики в получения резултат при изчисляване на нетната настояща стойност на групите споразумения. Различните предположения относно трафика оказват значително влияние върху определени споразумения, а предположенията за коефициента на затоварване имат ограничено влияние върху получения резултат при изчисляването на нетната настояща стойност на споразуменията, без да променят заключението на Комисията за това дали нетната настояща стойност е отрицателна или положителна.

(1) Допълнителен трафик и брой планирани ротации (споразумения с Ryanair и AMS)

- (539) Направеният от Комисията анализ се основава на допълнителния трафик (с други думи, броя на допълнителните пътници), който оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище La Rochelle на мястото на ТПП, би могъл да предвиди при подписването на споразуменията. Например за групата споразумения от 2006 г. (споразумения за маркетинг С и D и споразумения за летищни услуги 2 и 3) това включва определяне на броя на пътниците, които през 2006 г. операторът на летище La Rochelle би могъл да очаква да използват маршрута La Rochelle—London Stansted, обслужван от Ryanair, за срока на действие на споразумението.
- (540) Прогнозата за допълнителния трафик е изчислена въз основа на броя на маршрутите и честотата на полетите, предвидени в различните споразумения за летищни услуги и споразумения за услуги за маркетинг, както и въз основа на получения брой годишни ротации. Някои споразумения включват целеви стойности по отношение на броя на ротациите, други включват целеви стойности по отношение на броя на пътниците, а в трети не са посочени целеви стойности.
- (541) За споразумения със задна дата, подписани след датата, от която започва прилагането им (като споразумение А), е взет под внимание само трафикът, генериран след тяхното подписване, тъй като едно споразумение не може да генерира трафик преди да бъде подписано.
- (542) Прогнозираните от Комисията стойности относно трафика са в по-голямата си част по-ниски от използваните от ТПП за възстановяване на нейните последващи финансово-икономически планове, по-специално за определени споразумения за услуги за маркетинг, подписани без целеви стойности за трафика. В един случай прогнозираните стойности, приети от Комисията, са по-високи от приетите от летището. Тези корекции ще бъдат посочени с подробности за всяка мярка (споразумение или група споразумения, представени в Table 14).
- (543) Комисията отбелязва като цяло, че надценените стойности на трафика са свързани със следните аналитични проблеми. Преди всичко, направеното от Франция възстановяване надвишава обема на трафика, включен в споразуменията. Един разумен оператор не би направил такова надценяване без допълнително пояснение (каквото Франция не е представила за никое от споразуменията).
- (544) Второ, за някои споразумения със задна дата (началната дата на прилагане на споразумението предхожда датата, на която е подписано) Франция основава възстановяването си на трафика, който вече е постигнат преди подписването на споразумението. Съмнително е дали един разумен оператор би направил разходи за услуги за маркетинг във връзка с вече извършени полети. Вместо това той би разчитал на бъдещия трафик, генериран от споразумението за услуги за маркетинг. И накрая, доводът, че един разумен инвеститор би могъл да вземе предвид стопанските отношения през по-дълъг период от време отколкото точния срок на действие на споразумението, не се основава на никакво икономическо проучване или доказателство, както е показано в съображения 525 до 529.
- (545) Освен това Комисията взе предвид капацитета на използваните от Ryanair самолети, главно Boeing 737-800s (189 места), и в по-малка степен Boeing 737-300s (148 места) или BAe 146-300s (110 места).
- (546) Комисията приложи коефициент на затоварване, различен за различните години, съответстващ на средния наблюдаван през предходните две години (при средна стойност 80 % за 2003 г. и 2004 г., приложена от ТПП). Това допускане е най-правдоподобното, тъй като се възприема подходът на летищен оператор, който използва информацията от най-непосредствено практическо значение, с която разполага, когато изготвя финансово-икономическия план. Освен това този метод дава възможност от 2005 г. нататък да се използват за база коефициентите на затоварване, наблюдавани през периодите, когато споразуменията за услуги за маркетинг са били в сила, и по този начин да се отрази всяко полезно въздействие на услугите за маркетинг върху броя на пътниците, използващи маршрутите. По този въпрос Комисията отбелязва, че между 2003 г. и 2013 г. коефициентът на затоварване на самолетите на Ryanair, обслужващи летище La Rochelle, е спаднал от 81 % на 70 %, докато при изготвянето на своите финансово-икономически планове летище La Rochelle е използвало много по-оптимистични допускания (между 75 % и 85 %).

Таблица 16

Коефициент на затоварване на самолетите

Година	Коефициент на затоварване на самолетите	Средна стойност, известна за двете години, предхождащи дата Т ⁽¹⁾
2003 г.	0,81	0,8
2004 г.	0,78	0,8
2005 г.	0,78	0,80
2006 г.	0,74	0,78
2007 г.	0,72	0,76
2008 г.	0,72	0,73
2009 г.	0,78	0,72
2010 г.	0,74	0,75
2011 г.	0,73	0,76
2012 г.	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

⁽¹⁾ За 2003 г. и 2004 г. двете предходни години не са релевантни (няма полети на Ryanair). Използван е сценарият с 80 % (базовият сценарий на Франция)

(547) Когато срокът на прилагане на едно споразумение не съвпада с пълни календарни години, Комисията е взела това предвид, като е изчислила за всяка година на прилагане на споразумението прогнозния трафик пропорционално на броя дни през годината, през които споразумението е трябвало да се прилага.

(1) Допълнителни приходи (споразумения, сключени с Ryanair и AMS)

(548) За всяка сделка, обхваната от настоящия анализ, Комисията се стреми да определи допълнителните приходи, т.е. приходите, произтичащи от сделката, така, както би ги прогнозировал един оператор в условията на пазарна икономика.

(549) Прилагайки принципа за съвкупно отчитане на приходите (single till), Комисията счита, че следва да се вземат под внимание приходите както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности.

— Приходи от въздухоплавателни дейности

(550) Приходите от въздухоплавателни дейности се състоят от постъпленията от различните такси, които авиокомпанията трябва да заплаща на летищния оператор, а именно:

— таксата за кацане, т.е. определена сума на ротация;

— пътническата такса, т.е. определена сума на ротация;

— таксата, заплащана за наземно обслужване, която е под формата на фиксирана сума на ротация в различните споразумения за летищни услуги;

— таксата за паркиране, т.е. определена сума на ротация;

— таксата за осветление на пистата, т.е. сума, която се заплаща въз основа на прилагането на правилата за гражданско въздухоплаване при движения през нощта или в условия на лоша видимост;

— таксата за оказване на помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (PHMR такса).

- (551) Таксата за кацане и пътническата такса, прилагани от ТПП, по принцип са регулирани такси за достъп до летищната инфраструктура, които се прилагат по отношение на всички авиокомпании ползватели след процес на консултации, и които се публикуват. При различните споразумения за летищни такси като прогнозни единични суми за таксата за кацане и пътническата такса Комисията използва публикуваните такси, които са били валидни към момента на подписване на споразуменията, плюс индексация от 2 % годишно, доколкото е било разумно да се предвиди, че регулираните такси ще се увеличават всяка година в съответствие с инфлацията. Системата на регулирани летищни такси не предвижда автоматично индексация, но позволява операторите да адаптират таксите с течение на времето след процес на консултации. При тези обстоятелства Комисията е на мнение, че един оператор в условията на пазарна икономика би приел, че таксите ще се увеличават всяка година в съответствие с инфлацията, като използва темп на инфлацията 2 %, който е целевият процент на Европейската централна банка („ЕЦБ“) за еврозоната ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Таксите за наземно обслужване не се регулират, а се договарят двустранно. На летище La Rochelle наземното обслужване се осигурява от Atlantica. Затова във финансово-икономическия план на летището не се вземат под внимание тези услуги, а само наемите, плащани от Atlantica на летище La Rochelle (като „лечалба от невъздухоплавателни дейности“).
- (553) Таксите за паркиране съответстват на използването от самолетите на инфраструктурата и оборудването за паркиране, с изключение на частната инфраструктура. Размерът им зависи от продължителността на паркирането и характеристиките на въздухоплавателното средство. Във финансово-икономическите планове обаче, изготвени с цел да се оцени рентабилността на споразуменията с Ryanair и Jet2, не е предвидено заплащане на таксите за паркиране, теоретично понеже продължителността на паркиране е под два часа, за което от авиокомпаниите не се изисква да заплащат тази такса.
- (554) Таксата за осветление на пистата се определя от тарифния план, публикуван от летището, за всяко движение на въздухоплавателно средство през нощта или в условия на лоша видимост, при което е необходимо да се използва осветление на пистата. Във финансово-икономическите планове обаче, изготвени с цел да се оцени рентабилността на споразуменията с Ryanair и Jet2, не е предвидена такса за осветление, тъй като полетите се извършват през деня.
- (555) И накрая, таксата за оказване на помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (PHMR такса) също трябва да се вземе под внимание; тя се прилага за всеки заминаващ пътник (0,50 евро на пътник от юни 2008 г.)
- (556) За да изчисли постъпленията от горепосочените летищни такси, които един оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от всяко споразумение, Комисията използва прогнозите за броя ротации (за таксата за кацане) и броя на съответните пътници (за пътническата такса и таксата за оказване на помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност), определени за всяко споразумение, и умножи тези цифри по единичната сума на всяка такса.

— Приходи от невъздухоплавателни дейности

- (557) Летище La Rochelle е определило размера на допълнителните маржове за невъздухоплавателни дейности, свързани с пътническия трафик. Те обхващат дейностите на паркингите за автомобили, ресторантите и други стопански дейности, разположени на летището, както и маржовете, свързани с продажби на гориво и наеми. Това са маржове, а не приходи, тъй като се приспадат разходите за вложени ресурси. Следователно при възстановяване на финансово-икономическите планове не е необходимо да се приспадат разходи, за да се определи допълнителният марж на летищния оператор.
- (558) Комисията по принцип счита, че когато сключва ново споразумение, един разумен оператор в условията на пазарна икономика вероятно би определил допълнителния марж за невъздухоплавателни дейности въз основа на допълнителните маржове за невъздухоплавателни дейности за предходната година, съответстващи на най-добрата известна приблизителна оценка. Това е оценката, изготвена от летище La Rochelle. В конкретния случай на летище La Rochelle обаче Комисията взема под внимание инвестициите, направени между 2003 г. и 2013 г., свързани с изграждането на паркинги, ресторанти и магазини. Ако при оценяването на рентабилността на едно ново споразумение се вземат под внимание само предишните наблюдавани маржове, това би означавало да не се вземат предвид в перспектива известните проекти за развитие на невъздухоплавателни дейности (свързани например с

⁽¹⁴⁸⁾ „В стремежа си към ценова стабилност ЕЦБ има за цел да поддържа темпове на инфлация под 2 %, но близо до тази стойност в средносрочен план“. Вж. <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

въвеждането в експлоатация на нови инвестиции) и по този начин да се ограничат твърде строго перспективите за нарастване на допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности. Затова Комисията възстанови финансово-икономическите планове, като прие, че към момента на подписване на ново споразумение маржът за невъздухоплавателни дейности на един пътник, който трябва да бъде взет предвид, съответства на средния марж за невъздухоплавателни дейности за предходната година, умножен по корекционен коефициент „за перспектива“, отразяващ очакваните перспективи за нови инвестиции (паркинги, търговски зони). Корекционният коефициент е различен за различните години в зависимост от планираните от летището проекти, а прогнозният марж за невъздухоплавателни дейности съответства на маржа, който летищният оператор може с основание да очаква в продължение на няколко години (а не само през следващата година):

Таблица 17

Среден марж за невъздухоплавателни дейности

Година	Марж за невъздухоплавателни дейности за година n-1 (евро на пътник)	Корекционен коефициент „за перспектива“	Среден марж „за перспектива“ за невъздухоплавателни дейности, приложен от Комисията
2003 г.	1,09	30 %	1,42
2004 г.	1,40	10 %	1,54
2005 г.	1,59	20 %	1,91
2006 г.	1,33	60 %	2,13
2007 г.	1,74	30 %	2,26
2008 г.	2,14	10 %	2,35
2009 г.	2,15	10 %	2,36
2010 г.	2,29	10 %	2,52
2011 г.	2,36	10 %	2,59
2012 г.	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Увеличението на корекционния коефициент, приложен за някои години, отразява въвеждането на нови невъздухоплавателни услуги през този период (паркинг за автомобили през 2006 г., ресторант през 2008 г., магазини през 2009 г.) Тъй като ТПП не е предоставила оценка на маржовете за невъздухоплавателни дейности, очаквани при подписването на нови споразумения, този подход е начин за оценка на очакваните маржове за нови невъздухоплавателни дейности. Приложенията от Комисията допълнителни маржове за невъздухоплавателни дейности на пътник са средно с [15-20] % по-високи от представените от ТПП и по тази причина при извършените от Комисията възстановявания е максимално увеличена допълнителната рентабилност на групите споразумения, сключени от летището и Ryanair. Комисията отбелязва, че корекцията на средния годишен марж е дори по-висока от предложената от Охега в изследването от 4 декември 2015 г. ⁽¹⁴⁹⁾, съгласно което началото на дейността на Ryanair в извадка от 29 летища води до нарастване с около 12,0—13,7 % на приходите от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник, в реално изражение.

⁽¹⁴⁹⁾ Изследване на Охега от 4.12.2015 г., „Влиянието на дейността на Ryanair върху приходите от невъздухоплавателни дейности“.

(560) Комисията освен това счита, че оператор в условията на пазарна икономика би предвидил индексирването на този марж с течение на времето за всяка година, обхваната от нова група споразумения, за да се отрази инфлацията. Във връзка с това Комисията приложи ставка от 2 % годишно ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) Във всеки случай Комисията избра да използва предположения за печалбите от невъздухоплавателни дейности, които превишават използваните от летище La Rochelle, за да отрази развитието на паркинги, кетъринг и търговски дейности през периода 2003 г.—2013 г.

(1) Допълнителни разходи (споразумения, сключени с Ryanair и AMS)

(562) Допълнителните разходи, които оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летището на мястото на ТПП, би могъл предварително да очаква от всяка сделка (състояща се от споразумение за летищни услуги и споразумение за услуги за маркетинг), се делят на следните категории:

— разходи за закупуване на услуги за маркетинг;

— допълнителни инвестиционни разходи, породени от инвестиции, които са направени в резултат от сделката;

— допълнителни оперативни разходи, а именно оперативни разходи (персонал, разни покупки), които е вероятно да бъдат генерирани в резултат от сделката.

(563) По отношение на разходите за услуги за маркетинг Комисията отбелязва, че Франция неправилно изключва от тях вноските, предоставени от местни органи (департамент Charente-Maritime и Communauté d'agglomération de La Rochelle) за покриване на общите разходи на ТПП-Летище за маркетинг.

(564) Както беше доказано в съображения 294 до 302, Франция би трябвало да включи всички суми, платени на Ryanair от ТПП-Летище, тъй като вноските от различните местни органи представляват финансиране на обичайните оперативни разходи на летището. Така ТПП-Летище е разполагало с бюджетните кредити, предназначени за финансиране на услугите за маркетинг, и е носило целия управленски риск, свързан с това.

(565) Освен това следва да се има предвид, че за да определи дали споразуменията, сключени от летище La Rochelle с Ryanair и Jet2, са довели до предоставяне на предимство на тези авиокомпании, поведението на летище La Rochelle трябва да бъде сравнено с поведението на летищен оператор, работещ при нормални условия на пазарна икономика. По дефиниция един оператор в условията на пазарна икономика трябва да финансира собствената си дейност. Освен това точка 63 от Насоките от 2014 г. гласи, че за да се приеме, че дадено споразумение с авиокомпания е в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика, „[летището] трябва да докаже, че ... е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението ...“.

(566) В Насоките от 2014 г. е посочено също така, че „[з]а да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, отговаря на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, помощта за търговска реализация или схемите за стимулиране“ ⁽¹⁵¹⁾ и че „[ш]е бъде взета също под внимание всяка публична помощ, например споразуменията за търговска реализация, сключени пряко между публичните органи и авиокомпанията, която е замислена така, че да компенсира част от обичайните разходи, поемани от летището във връзка със споразумението между летището и авиокомпанията“ ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Поради същата причина Комисията приложи 2 % индексация към летищните такси и допълнителните оперативни разходи.

⁽¹⁵¹⁾ Точка 64 от Насоките от 2014 г.

⁽¹⁵²⁾ Насоки от 2014 г., бележка под линия 62.

- (567) И на края, ако публичното финансово участие можеше да се изключва от разходите за маркетинг във финансово-икономическите планове, това би означавало, че всеки нерентабилен проект или сделка може да бъде приведен/а в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика като просто се предостави публична субсидия в достатъчен размер. Такъв подход би направил член 107 от ДФЕС неефективен и би бил в противоречие с принципа, че анализът за наличието на държавна помощ включва определяне дали предприятието е получило „икономическо предимство, което не би получило при нормални пазарни условия“ ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Поради горепосочените причини Комисията счита, че всяка публична помощ, която е предназначена за разходи за маркетинг (дори и не конкретно за определено споразумение или определена група споразумения), не може да се приспада от разходите за маркетинг при анализа на рентабилността, на който се основава принципът на инвеститора в условията на пазарна икономика. Затова при възстановяването на финансово-икономическите планове, свързани с подписването на посочените в Table 14 споразумения, Комисията взе под внимание всички суми, предвидени в различните споразумения за услуги за маркетинг.
- (569) Посочените в споразуменията възнаграждения за услугите за маркетинг невинаги представляват действително платените суми, тъй като определени събития след подписването на споразуменията са довели до отклонения от тези първоначални цифри. Това важи особено за случаите, когато споразумението е било прекратено предсрочно. Тези събития обаче не следва да се вземат под внимание при прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, тъй като са настъпили след сключването на споразуменията.
- (570) Относно допълнителните инвестиционни разходи следва да се отбележи, че според Франция не е било необходимо да се правят инвестиции в рамките на летище La Rochelle в резултат на разглежданите споразумения. Съобразно с това и като се има предвид, че нищо не сочи, че оператор в условията на пазарна икономика би очаквал да се налага да прави определени инвестиции поради едно или повече споразумения, обхванати от официалната процедура по разследване, при този анализ не са взети под внимание допълнителни инвестиционни разходи.
- (571) За да определи размера на допълнителните оперативни разходи, Комисията не може да използва възстановяването, предоставено от Франция и ТПП. ТПП е изчислила, че променливите разходи представляват максимум 55 000 евро годишно (без разходите за маркетинг) за трафик от около 200 000 пътници, т.е. среден разход 0,27 евро на пътник, но не е представено пояснение относно методиката, използвана за получаване на тази оценка. Освен това тази оценка не отразява действителните допълнителни разходи на летище La Rochelle: не само, че оценката от 0,27 евро на пътник значително се различава от оценките, предоставени от Охега ⁽¹⁵⁴⁾ за други летища, за които Комисията е открила официална процедура по разследване ⁽¹⁵⁵⁾, но и финансовите данни на летище La Rochelle също сочат, че допълнителните оперативни разходи за въздухоплавателни дейности са средно 3,83 евро на пътник за целия период.
- (572) Комисията възстанови допълнителните оперативни разходи, изключвайки разходите за маркетинг, въз основа на предоставената от Франция информация (отчета за приходите и разходите и счетоводния баланс на летището). За целта Комисията постъпи по следния начин:
- Извличане на годишните оперативни разходи за превоз на пътници въз основа на финансовите отчети на ТПП-Летище. Тези разходи се ограничават до оперативните разходи и при тях не се взема под внимание цената на капитала (амортизация). При това допускане най-вероятно се подценяват реалните допълнителни разходи, тъй като част от амортизацията на инвестициите съответства на разходи, свързани с допълнителната работа на летището за обработване на нови пътници (Охега, на която Ryanair е възложила да анализира ситуацията на други летища, е взела под внимание определени амортизации, за да изчисли допълнителните оперативни разходи) ⁽¹⁵⁶⁾;

⁽¹⁵³⁾ Решение от 29 април 1999 г., Кралство Испания срещу Комисията, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, параграф 41; вж. също Решение (ЕС) 2018/628 на Комисията от 11 ноември 2016 година относно държавна помощ SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Австрия в полза на летище Клагенфурт, Ryanair и други авиокомпании, ползващи летището (ОВ L 107, 26.4.2018 г., стр. 1), съображение 381, буква б).

⁽¹⁵⁴⁾ Изследвания от 13 юни, 11 септември, 22 септември, 10 октомври и 6 ноември 2014 г., извършени от Охега.

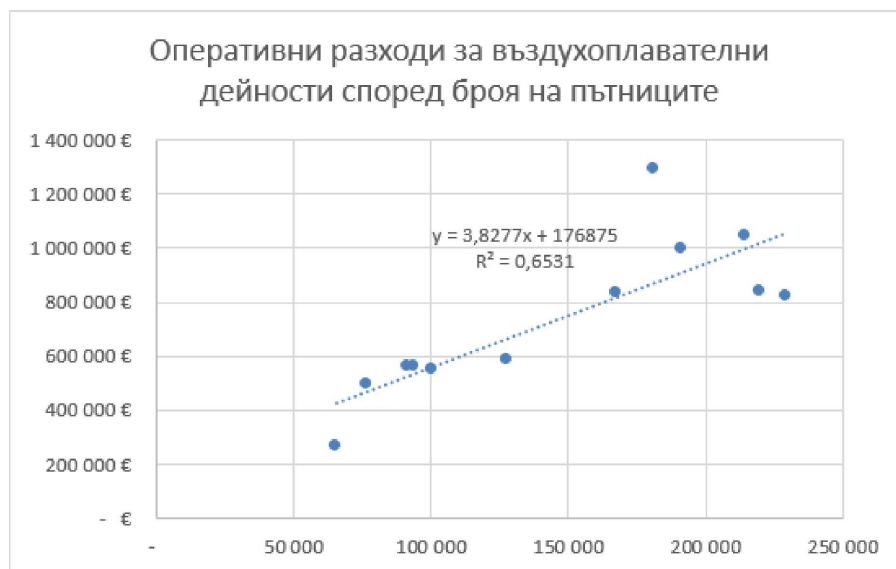
⁽¹⁵⁵⁾ Решение на Комисията от 16 октомври 2013 г., Испания, предполагаема помощ за Ryanair и други авиокомпании и евентуална помощ за летищата Girona и Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (ОВ C 120, от 23.4.2014 г., стр. 24); Решение на Комисията от 30 май 2012 г., Франция, летище Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (ОВ C 279, 14.9.2012 г., стр. 23); Решение на Комисията от 4 април 2012 г., Франция, летище Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (ОВ C 254, 23.8.2012 г., стр. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Изследване 31.05.2013 г., направено от Охега, „Икономическа оценка въз основа на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика: анализ на рентабилността — La Rochelle“, приложено към становището на Ryanair от 31.05.2013 г., раздел 2.5, страници 10 и 12.

- Приспадане на оперативните разходи, свързани с изпълнението на задачи на публичната власт и покрити с държавно финансиране;
- Приспадане на разходите, покрити чрез субсидии, свързани със задължения за извършване на обществена услуга или услуги от общ икономически интерес;
- Приспадане на разходите, съответстващи на плащанията за услугите за маркетинг, посочени в сключените с авиокомпаниите споразумения за маркетинг (поради факта, че тези разходи вече са взети предвид отделно при възстановяването на рентабилността на оспорваните мерки). Така те са показани като разходна позиция (p) в Table 15;
- Приспадане на оперативните разходи, свързани с приходи от невъздухоплавателни дейности. Тъй като ТПП не е предоставила данни, Комисията изчисли приблизително оперативните разходи, свързани с приходи от невъздухоплавателни дейности. Това изчисление беше направено чрез прилагане на процента на приходите от невъздухоплавателни дейности от общите приходи на летището към годишните оперативни разходи ⁽¹⁵⁷⁾. От 2001 г. до 2010 г. този процент варира между 19 % и 41 %, със средна стойност 26 %. На пръв поглед е възможно този метод да доведе до надценяване на оперативните разходи, свързани с приходи от невъздухоплавателни дейности, тъй като несвързаните с въздухоплаване услуги пропорционално са по-капиталоемки и с по-малко оперативни разходи, отколкото услугите, свързани с въздухоплаване ⁽¹⁵⁸⁾. Във всеки случай това е най-добрата постижима оценка при липсата на други данни, предоставени от Франция.
- Анализ на развитието на оперативните разходи за въздухоплавателни дейности, изчислени въз основа на промените в броя на пътниците. Графиката по-долу показва връзката между оперативните разходи за въздухоплавателни дейности и броя на пътниците, както и сравнителното развитие на тези разходи и броя на пътниците. Тази графика ясно показва, че оперативните разходи за въздухоплавателни дейности нарастват в съответствие с пътничкопотока, което не би било така, ако допълнителните разходи се ограничаваха до 55 000 евро на 200 000 пътници.

Графика 1

Оперативни разходи за въздухоплавателни дейности според броя на пътниците



Източник: Данни на летище La Rochelle. Анализ на Комисията.

⁽¹⁵⁷⁾ Получени след приспадане на разходите, свързани с изпълнението на задачи на публичната власт, разходите, покрити чрез компенсация за задължения за извършване на обществена услуга или услуги от общ икономически интерес, разходите за маркетинг и амортизация.

⁽¹⁵⁸⁾ Например изграждането на магазини или паркинги за автомобили е свързано със значителни разходи за строителство, но с относително ниски оперативни разходи след предоставянето на концесията.

(573) Този анализ показва, че промяната в броя на пътниците и развитието на оперативните разходи са тясно свързани. Анализът остава убедителен, въпреки по-непостоянните годишни промени в разходите (за които Франция не е предоставила обосновка). Допълнителните оперативни разходи, свързани с въздухоплаване, възстановени въз основа на годишни данни, коригирани за регистрираната от Франция годишна инфлация, са 3,83 евро на пътник за 2006 г. (в средата на периода 2001 г.—2011 г.). За останалите години към тази стойност Комисията ще приложи изменение, съответстващо на 2 % темп на инфлация (отрицателна преди 2006 г., нулева през 2006 г. и положителна след 2006 г.)⁽¹⁵⁹⁾.

(1) Анализ на чувствителността

(574) При възстановяването на финансово-икономическите планове за всяка група споразумения Комисията систематично извършваше анализ на чувствителността, за да провери надеждността на съответното възстановяване. За целта тя променяше следните четири параметъра, за да повиши (необосновано и неблагоприятно) рентабилността на разглежданата група споразумения (което води до твърде оптимистичен сценарий за летищния оператор и авиокомпаниите, сключили съответните споразумения): брой ротации на година, коефициент на затоварване на самолетите, размер на приходите от невъздухоплавателни дейности и допълнителни оперативни разходи за въздухоплавателни дейности.

(575) Както ще бъде посочено, за всяка група споразумения, изброени в таблица 14, за броя ротации на година Комисията постави по-амбициозна цел за ротация, отколкото следва от условията на анализиранияте споразумения. Тази цел беше определена условно и не се основава на фактически или правни елементи, нито на прогнози. Един разумен летищен оператор не би увеличил толкова целта в базовия сценарий на своя финансово-икономически план.

(576) В алтернативния си сценарий Комисията използва коефициент на затоварване на самолетите 85 %, който не е бил наблюдаван в нито един момент през разглеждания период, но е приет от Комисията при извършените от нея възстановявания в други неотдавнашни решения относно френски летища. Един разумен летищен оператор не би увеличил толкова коефициента на затоварване в базовия сценарий на своя финансово-икономически план, тъй като той не отразява специфичните характеристики на съответните маршрути.

(577) По отношение на приходите от невъздухоплавателни дейности в своя алтернативен сценарий Комисията увеличи маржа на невъздухоплавателната единица с 20 % в сравнение с базовия сценарий, за който методът на изчисляване е посочен в съображения 557 до 561, и който вече се основава на по-благоприятни допускания от направените от Франция. Един разумен летищен оператор не би приел такова увеличение в базовия сценарий на своя финансово-икономически план, тъй като то не се основава на реалистични перспективи.

(578) Що се отнася до допълнителните оперативни разходи, в своя алтернативен сценарий Комисията приложи 50 % намаление в сравнение с базовия сценарий, за който методът на изчисляване е посочен в съображения 533 и 534.

(579) По този начин нетната настояща стойност, изчислена в резултат от промяната на тези четири параметъра, представлява алтернативен сценарий, който Комисията счита за „неблагоприятен сценарий“.

а) Анализ поотделно на групите споразумения, сключени с Ryanair/AMS

(580) Франция представи анализ поотделно на всяко споразумение за услуги за маркетинг (вземайки под внимание споразумението за летищни услуги, което е било в сила). Въпреки че Комисията счита, че някои споразумения са свързани и затова следва да се разглеждат като съставляващи една сделка, анализ на рентабилността ще бъде направен за всяко споразумение за услуги за маркетинг, като се потвърждава анализът по групи споразумения.

⁽¹⁵⁹⁾ Комисията предпочете многогодишно възстановяване на допълнителните оперативни разходи, а не възстановяване година по година. На теория възстановяване по години, основано на финансови данни за предходната година, също би симулирало данните за допълнителните оперативни разходи, с които ТПП би разполагала при подписването на ново споразумение. Предоставените от Франция данни обаче не позволяват такъв вид анализ, тъй като предоставените финансови данни включват значителни необяснени увеличения или намаления между отделните години. Анализът по години би довел до заключението, че през някои години допълнителните разходи са били отрицателни, което означава, че ТПП би имала интерес да инвестира изключително големи суми в нови споразумения с авиокомпаниите, докато през други години допълнителните разходи биха били толкова високи, че за ТПП би било по-изгодно да затвори летището. Тъй като липсват елементи, даващи възможност за възстановяване на годишните финансови потоци, Комисията разчита на многогодишен подход.

- (581) Резултатите от възстановяването относно рентабилността за групите споразумения (изброени в Таблица 14), извършено от Франция и от Комисията в нейния базов сценарий и в нейния „неблагограумен“ сценарий (както и за отделните споразумения и групи споразумения, посочени в следващите раздели) са дадени в таблицата по-долу:

Таблица 18

Нетна настояща стойност на споразуменията и групите споразумения, сключени с Ryanair/AMS

(хиляди евро)

Група споразумения	Нетна настояща стойност		
	Сценарий на Франция	Базов сценарий на Комисията	„Неблагограумен“ сценарий
1-A	[...]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[...]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[...]	[- 1 150; - 1 050]	[- 400; - 300]
3-D	[...]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	не е възстановена	[- 1 750; - 1 650]	[- 650; - 550]
E	[...]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
G	[...]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[...]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[...]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	не е възстановена	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	не е възстановена	[- 1 200; - 1 100]	[- 200; - 100]
6-K	[...]	[- 2 150; - 2 050]	[- 1 150; - 1 050]
L	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M	[...]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[...]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	не е възстановена	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

- (582) Характеристиките, които са специфични за всяка група от споразумения и са от значение за настоящия анализ, ще бъдат описани в следващите раздели. Първо, Комисията ще провери дали възстановяването на финансово-икономическите планове за въпросното споразумение или група споразумения е методически издържано. Комисията вече посочи в тази връзка, че Франция е допуснала грешки, които са общи за всички споразумения (или поне се срещат често в повечето от тях), по-специално относно:

— надценяване на очаквания трафик ⁽¹⁶⁰⁾,

— извършване на неправилна оценка на приходите от невъздухоплавателни дейности ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Вж. съображения 543—546.

⁽¹⁶¹⁾ Вж. съображения 557—561.

- изключване на вноските от местни органи към общите разходи за маркетинг от допълнителните приходи ⁽¹⁶²⁾ при изчисляването на разходите по споразуменията за услуги за маркетинг,
- подценяване на допълнителните оперативни разходи за въздухоплавателни дейности ⁽¹⁶³⁾,
- често използване на необоснован коефициент на затоварване на самолетите ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Както вече е посочено в съображения 535 и 536 обаче, освен общите методически грешки, посочени по-горе, възстановяванията на всеки от финансово-икономическите планове са опорочени от други специфични методически проблеми, които ще бъдат изложени в следващите съображения по отношение на всяка група споразумения. Комисията ще представи собствен анализ, като възстанови „базов сценарий“ и „неблагоразумен“ сценарий, както е обяснено в съображение 574.

(1) Група споразумения 1-А

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение А, извършено от Франция*

(584) Франция предложи възстановяване за споразумение А, основано на параметрите за споразумение 1 за летищни услуги.

(585) Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани в раздел 7.2.1.5, буква б), възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение А се характеризира и с други специфични методически проблеми.

(586) Във възстановения финансово-икономически план за споразумение А Франция е определила броя на допълнителните ротации, произтичащи от споразумението за услуги за маркетинг, на 350. По този начин тя е надценила броя на маршрутите, които трябва да се обслужват от Ryanair, чийто единствен твърд ангажимент е бил да обслужва 340 маршрута през годината.

(587) Също така Франция неправилно е приела, че един разумен оператор би се съгласил да плати за услугите за маркетинг преди датата на подписване на споразумението (споразумение А е подписано на 1 декември 2003 г. за периода от 1 май 2003 г. до 31 декември 2003 г.).

(588) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение А не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическите планове за групата споразумения 1-А, извършено от Комисията*

(589) Комисията възстанови финансово-икономическия план за групата споразумения 1-А. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения ⁽¹⁶⁵⁾, Комисията прие следните специфични параметри:

— капацитет 110 места на самолет за споразумение А (през 2013 г. Ryanair е използвала самолети с капацитет 110 места, а при подписването на споразумението през декември 2013 г. летищното поделение на ТПП не може да не е знаело за този фактор);

— брой допълнителни ротации: 40 съгласно споразумение А (оценка за броя на очакваните допълнителни ротации между подписването на споразумение А на 1 декември 2003 г. и изтичането на неговия срок на 31 декември 2003 г. ⁽¹⁶⁶⁾);

⁽¹⁶²⁾ Вж. съображения 563—568.

⁽¹⁶³⁾ Вж. съображения 570—573.

⁽¹⁶⁴⁾ Вж. съображения 542—547.

⁽¹⁶⁵⁾ Вж. съображения 539—579 за подробности относно всеки от тези параметри.

⁽¹⁶⁶⁾ Оценката е направена по следния начин: Франция заяви, че през 2003 г. Ryanair е извършила 288 ротации на летище La Rochelle, като всичките са били до London Stansted. Тази цифра е била повече или по-малко окончателна към 1 януари 2003 г., когато летищното подразделение на ТПП е подписало споразумение А с Ryanair. Един инвеститор би използвал тази историческа цифра относно трафика, за да изчисли броя на полетите годишно, които може да се очакват за оставащия месец от срока на споразумението, който остава да бъде изпълнен (декември 2003 г.). Ако тази цифра се разпредели за целия срок на споразумението (8 месеца), може да се пресметне броят на полетите пропорционално на изминалото време за последния месец на споразумението (декември 2003 г.) като $288 \times 1/8$, или 36. Като предпазна мярка Комисията закръгли тази цифра на 40 ротации.

- коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която е подписано споразумението за услуги за маркетинг (80 %, както е изчислено и от Франция);
- 100 % плащане за услугите за маркетинг, посочено в споразуменията.

(590) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения 1-А в Таблица 18, нетната настояща стойност за тази група споразумения е отрицателна.

(591) Както е посочено в съображения 574—579, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За тази цел, както беше обяснено, тя промени много благоприятно четири параметъра, за да увеличи рентабилността на разглежданите споразумения: коефициент на затоварване, определен на 85 %, марж за невъздухоплавателни дейности увеличен с 20 %, допълнителни оперативни разходи намалени с 50 %, и на последно място увеличение на броя на ротациите на година. За последния от изброените параметри, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията прие за споразумение А хипотетичен сценарий (който не е показан от Франция), при който се приема подписаното на 1 декември 2003 г. споразумение за летищни услуги за отразяващо позициите за преговори на летищното подразделение на ТПП и Ryanair към 1 април 2003 г. и информацията за трафика, известна към 1 декември 2003 г. В тази хипотетична ситуация броят на ротациите на година се определя на 288, съответстващ на действителния брой изпълнени ротации, който е бил повече или по-малко известен към 1 декември 2003 г. При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за групата споразумения 1-А все пак е отрицателна.

(2) Споразумение В

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение В, извършено от Франция*

(592) Франция предложи възстановяване за споразумение В, основано на параметрите за споразумение 1 за летищни услуги.

(593) Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани в съображения 539—579, възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение В се характеризира и с други специфични методически проблеми.

(594) Първо, съмнително е, че един разумен оператор би подписал споразумение, в което ангажиментите на Ryanair по отношение на услугите за маркетинг са дори още по-малко конкретни, отколкото за споразумение А⁽¹⁶⁷⁾. Единствената цел на разумния оператор е да управлява летището с печалба. Увеличаването на трафика обаче не е гаранция за рентабилността на услугите за маркетинг, а разумният оператор е заинтересован да постигне максимална финансова ефективност на своите разходи. Затова той би се стремил да постигне максимална ефективност от всички закупени услуги за маркетинг. Съответно е съмнително, че оператор, заинтересован от рентабилността, би подписал споразумение, чиито условия не са точно определени или количествено изразени (броят на показваните електронни препратки, продължителността на показването им на уебсайта на Ryanair и честотата на показване не са определени) и чиято ефективност и ефикасност летищният оператор не може да прецени. Никой разумен оператор не би бил готов да подпише споразумение, без да може да направи дори бегла оценка на неговото въздействие върху използването на съответните маршрути и рентабилността на сделката.

(595) В допълнение Комисията отбелязва, че извършеното от Франция възстановяване е опорочено от още една специфична грешка в методиката. Франция е взела предвид срок от три пълни години с 340 ротации годишно, въпреки че споразумението обхваща само две години и четири месеца, което влияе върху броя на ротациите и таксата за маркетинг, използвани за възстановяването.

(596) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение В не може да бъде прието.

⁽¹⁶⁷⁾ Единственият ангажимент на Ryanair да популяризира La Rochelle е определен в споразумение А както следва: „Ryanair предоставя електронни препратки в интернет към туристически уебсайтове, съответстващи на дестинацията (различни от сайтовете, включващи възможност за директна онлайн резервация за настаняване, наемане на автомобил или друга услуга, предоставяна онлайн пряко от Ryanair), за да улеснява популяризирането в интернет на услугите сред потребителите на уебсайта на Ryanair www.ryanair.com.“

— Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение В, извършено от Комисията

(597) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумение В. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения ⁽¹⁶⁸⁾, Комисията прие следните специфични параметри:

— капацитет на един самолет 148 пътници (както е предложила Франция);

— брой допълнителни ротации: 199 ротации годишно за първата година на споразумението (подписано на 3 юни 2004 г.), 340 ротации годишно за втората година на споразумение В, 123 за последната година на споразумение В (чийто срок изтича на 30 април 2006 г.);

— оценка на коефициента на затоварване на самолетите, разбрана като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която е подписано споразумението за услуги за маркетинг (80 %, както е изчислено и от Франция, без да е предоставена обосновка);

— 100 % плащане за услугите за маркетинг, посочено в споразуменията.

(598) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения В в Таблица 18, нетната настояща стойност за тази група споразумения е отрицателна.

(599) Както е посочено в раздел 7.2.1.5, буква б), точка 5, Комисията счете за разумно да направи също и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За тази цел, както беше обяснено, тя промени четири параметъра необосновано и неблагоприятно, за да увеличи рентабилността на разглежданите споразумения: коефициент на затоварване, определен на 85 %, марж за невъздухоплавателни дейности увеличен с 20 %, допълнителни оперативни разходи намалени с 50 %, и на последно място увеличение на броя на ротациите на година. За последния от изброените параметри, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията прие за споразумение В хипотетичен сценарий (който не е показан от Франция), при който се приема, че подписаното на 3 юни 2004 г. споразумение за услуги за маркетинг отразява позициите за преговори на летищното подразделение на ТПП и Ryanair към 1 януари 2004 г., както и информацията за трафика, известна към 3 юни 2004 г. В тази теоретична ситуация се приема, че броят на ротациите годишно достига 340. При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за споразумение В все пак е отрицателна.

(1) Група споразумения 2-3-C-D

— Възстановяване на финансово-икономическите планове за споразумения С и D, извършено от Франция

(600) Франция предложи отделни възстановявания за споразумения С и D, основани на икономическите параметри на споразуменията за летищни услуги съответно 2 и 3. Както обаче е посочено в съображения 468 и 469, групата споразумения 2-3-C-D всъщност представлява една мярка. При това освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани в раздел 7.2.1.5, буква б), възстановяването на финансово-икономическите планове за споразумения С и D показва един друг специфичен методически проблем: за споразумения С и D Франция прилага коефициент на затоварване на самолетите 80 %, който не се базира на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик. За 2007 г. и 2008 г. Франция определя броя на ротациите на година като 340 за споразумение С и 156 за споразумение D, но макар да коригира тази цифра пропорционално на изминалото време на 104 за 2006 г., не разпределя никакви ротации за 2009 г., въпреки че в споразумение D е посочено, че Ryanair ще извършва полети до изтичането на неговия срок на 30 април 2009 г. (вж. съображение 92). Съобразно с това Комисията счита, че представянето от Франция възстановяване на финансово-икономическите планове за споразумения С и D не може да бъде прието.

— Възстановяване на финансово-икономическите планове за групата споразумения 2-3-C-D, извършено от Комисията

(601) Комисията възстанови финансово-икономическия план за групата споразумения 2-3-C-D. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри:

⁽¹⁶⁸⁾ Вж. раздел 7.2.1.5, буква б) за подробности относно всеки от тези параметри.

- 100 % плащане за услугите за маркетинг, посочено в споразуменията;
- коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която са подписани групата споразумения (78 %, в сравнение с 80 % според изчисленото от Франция);
- 340 ротации на година за споразумение С и 160 на година за споразумение D, както е посочено в споразуменията (95 000 пътници за споразумение С и 45 000 за споразумение D).

(602) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения 2-3-С-D в таблица 18, нетната настояща стойност за тази група споразумения е отрицателна. Като предпазна мярка Комисията изчисли нетната настояща стойност и отделно за споразумения 2-С и 3-D, използвайки същите изменени параметри като тези за групата споразумения 2-3-С-D в базовия сценарий, и тази стойност също е отрицателна.

(603) Както при групата споразумения 1-А, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За последния параметър, специфичен за възстановяването на всеки финансово-икономически план, при анализа на чувствителността се запазват 340 ротации на година за споразумение С и 160 на година за споразумение D, както е в базовия сценарий. При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за групата споразумения 2-3-С-D, както и за споразумения 2-С и 3-D, все пак е отрицателна.

(1) Споразумение Е

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение Е, извършено от Франция*

(604) Франция предлага възстановен финансово-икономически план за споразумение Е въз основа на споразумение 4 за летищни услуги и счита, че това споразумение може да доведе до нарастване на броя на допълнителните ротации на година (50). Тя обаче не обосновава тази цифра.

(605) Със споразумение Е се изменя споразумение D, като за 2007 г. се намалява от 212 на 45 дни периодът, през който определената от летищното подразделение на ТПП електронна препратка следва да се показва на ирландския уебсайт на Ryanair, както и цената на услугата за маркетинг от [...] евро на [...] евро. Комисията отбелязва, че за 2006 г. и 2007. средният брой на действително превозените пътници по маршрута до Dublin не е бил 45 000, а е възлизал на около 20 000 пътници годишно (към момента на подписването на споразумение Е през юни 2007 г. е било лесно да се направи оценка на прогнозите за трафика за 2007 г., тъй като авиокомпаниите планират разписанията си предварително за определените от IATA сезони — от април до октомври и от ноември до март). Очевидното намерение на страните е било да се намалят разходите за услугите за маркетинг, за да отразяват наблюдаваните обеми на трафика, които са били значително по-ниски от включените в споразумение D. Един разумен оператор съответно би взел под внимание очакван обем на трафика около 20 000 пътници годишно, както е бил наблюдаван през периода, изминал в рамките на същото споразумение, въпреки ангажмента на Ryanair да постигне обем от 45 000 пътници годишно. По-специално, в споразумението не е предвидена санкция в случай, че Ryanair не изпълни целите за трафика. Единствената последица от неизпълнението на целите за трафика от страна на авиокомпанията е било предоговарянето на споразумение D (с намаляване на сумата, заплатена за услуги за маркетинг, на [...] евро за месеците от юни до септември, както е посочено в съображение 94) и подписването на споразумение Е, което да отрази установяването на трафика на около 20 000 пътници ⁽¹⁶⁹⁾.

(606) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение Е не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение Е, извършено от Комисията*

(607) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумение Е. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие специфичен параметър, а именно обем на трафика, равен на средната стойност на обемите, наблюдавани през 2006 г. и 2007 г., т.е. около 20 000 пътници (или 70 ротации при коригирания коефициент на затоварване).

⁽¹⁶⁹⁾ Показателно е, че между 2007 г. и 2011 г. трафикът по маршрута La Rochelle—Dublin е останал стабилен на равнище между 14 000 и 20 000 пътници годишно.

(608) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение E в таблица 18, нетната настояща стойност за това споразумение е отрицателна.

(609) Както при другите групи споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-A (промени, които са необосновани и неблагоприятни), с изключение на увеличението на броя ротации на година. За последния параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, за споразумение E Комисията взе предвид следното:

— обем на трафика, равен на средната стойност на обемите, наблюдавани през 2005 г. и 2006 г., т.е. около 20 000 пътници (или 70 ротации при коригирания коефициент на затоварване).

(610) При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за възстановеното споразумение E все пак е отрицателна.

(1) Споразумение F

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение F, извършено от Франция*

(611) Франция предложи възстановяване за споразумение F, основано на споразумение 4 за летищни услуги. Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение F се характеризира и с други специфични методически проблеми:

— Франция е взела предвид срок от три пълни години, въпреки че споразумението обхваща само три месеца от зимата на 2007/2008 г.

— Според изчисленията на Франция плащанията за маркетинг за 2007 г., 2008 г. и 2009 г. са съответно [...] евро, [...] евро и [...] евро. Според споразумението обаче услугата за маркетинг, а именно изпращане през зимния сезон на 2007/2008 г. на пет допълнителни промоционални писма по електронна поща на всеки от 255 000 англоезични абонати в списъка на Ryanair с адресати., възлиза само на [...] евро.

— За 2007 г., 2008 г. и 2009 г. Франция е използвала коефициенти на затоварване 75 %, 76 % и 80 %, които не се базират на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор обаче би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.

— Франция счита, че споразумение F може да доведе до много значително увеличение на допълнителните ротации на година (400). Споразумението обаче се ограничава до изпращането на пет промоционални писма по електронна поща, както е пояснено по-горе. Според Комисията предвид неговия изключително ограничен обхват (по отношение на продължителност, обем и вид на предлаганите услуги, и общата неефективност на тези услуги, както е посочено в съображение 524, заедно с малката сума, платена като такси на Ryanair/AMS) не е възможно това споразумение да доведе до допълнително търсене, което да обоснове увеличение с 400 на броя на ротациите, извършвани от Ryanair. Освен това Франция не е предоставила никакви данни в подкрепа на тази хипотеза.

(612) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение F не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение F, извършено от Комисията*

(613) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумение F. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие специфичния параметър отсъствие на допълнителни ротации. Никой разумен инвеститор не би очаквал нарастване на трафика, обслужван от Ryanair, само въз основа на това изменено споразумение, чийто силно ограничен характер е посочен в съображение 611. Франция не е предоставила никакви доказателства за съответен официален или неофициален ангажимент на Ryanair да увеличи трафика, нито проучване на пазара, установяващо причинно-следствена връзка между услугите за маркетинг, обхванати от измененото споразумение, и очакваното нарастване на трафика.

- (614) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение F в таблица 18, нетната настояща стойност за това споразумение е отрицателна.
- (615) Както при другите групи споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За този последен параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията взе предвид, че:
- при алтернативния сценарий един оператор би могъл съвсем хипотетично да очаква трафик, пропорционален на размера на маркетинговата вноска, въз основа на трафика, включен в първоначалното споразумение С. С други думи, ако в споразумение С такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро е съответствала на ангажимент за трафик 95 000 пътници, тогава такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро (съгласно споразумение F) би могла да доведе до това операторът да очаква трафик в размер на $95\,000 \times (50\,000 / 578\,000) = 8\,213$ пътници, или около 30 ротации ⁽¹⁷⁰⁾.
- (616) При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за възстановеното споразумение F все пак е отрицателна.

(1) Група споразумения G-H-I-J

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за групата споразумения G-H-I-J, извършено от Франция*

- (617) Франция предложи възстановяване поотделно за споразумения G, H, I и J, основано на споразумения 4 и 5 за летищни услуги. Франция определя броя на ротациите като 200 на година за споразумение G, 35 на година за първата година и след това 60 на година за споразумение H, 70 на година за споразумение I и 35 на година за първата година и след това 60 на година за споразумение J. Както е посочено в съображения 472 и 473 обаче, групата споразумения G, H, I и J всъщност представляват една мярка. При това освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическите планове за всяко от споразуменията G, H, I и J се характеризира и с други специфични методически проблеми:
- Франция прилага коефициент на затоварване на самолетите 75 % до 80 % за споразумение G и 85 % за споразумения H, I и J, който не се базира на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор обаче би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.
 - За споразумение J Франция счита, че то може да доведе до нарастване на броя на допълнителните ротации на година (35 през 2009 г., 60 през 2010 г. и 60 през 2011 г.). Както обаче е посочено в съображения 472 и 473, споразумение J трябва да се оценява съвместно със споразумения G, H и I.
 - Дори ако се предположи, че споразумение J може да се отдели от споразумения G, H и I, което не е така, Комисията изтъква, че то не би могло да бъде възстановено по начина, предложен от Франция. Като изменение на подписаното в същия ден споразумение H, неговият обхват е ограничен до публикуване в белгийския уебсайт на Ryanair на търговската електронна препратка, определена от летищното подразделение на ТПП, за допълнителен десетдневен период срещу сумата от [...] евро. За сравнение, подписаното на същия ден споразумение H, което споразумение J допълва, обхваща същата услуга на нидерландския/белгийския уебсайт на Ryanair за период от 95 дни срещу сумата от [...] евро през първата година и за период от 160 дни през всяка от следващите две години срещу сумата от [...] евро. Франция приема, че споразумение H генерира 35 допълнителни ротации през 2009 г., 60 през 2010 г. и 60 през 2011 г. За равностойна услуга за период, който е 10 до 16 пъти по-кратък, Франция е приела, че споразумение J е генерирало същия брой допълнителни ротации като споразумение H.

Затова Комисията счита, че преценката за трафика за споразумение J съгласно възстановяването на Франция е явно нереалистична, и че не е възможно това споразумение да генерира допълнително търсене, потвърждаващо предложеното от Франция увеличение. Освен това Франция не е предоставила никакви данни в подкрепа на тази хипотеза.

⁽¹⁷⁰⁾ Приемайки коефициент на затоварване 85 %, както вече е обосновано в съображение 576. Брой ротации, закръглен до най-близката по-голяма десетица.

(618) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическите планове за споразумения G, H, I и J не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическите планове за групата споразумения G-H-I-J, извършено от Комисията*

(619) Комисията възстанови финансово-икономическия план за групата споразумения G-H-I-J. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри:

— 100 % плащане за услугите за маркетинг, посочено в споразуменията;

— коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която е подписано споразумението за услуги за маркетинг (72 %);

— брой ротации: 200 на пълна година за споразумение G, 40 на пълна година за първата година — 2009 г. и след това 60 на пълна година за споразумения H и J ⁽¹⁷¹⁾, 70 на пълна година за споразумение I;

— тъй като споразуменията са подписани на 17 септември 2009 г., посочените по-горе ротации са коригирани пропорционално на изминалото време за 2009 г.

(620) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения G-H-I-J в таблица 18, нетната настояща стойност за тази група споразумения е отрицателна. Като предпазна мярка Комисията изчисли нетната настояща стойност и поотделно за споразумения G, H, I и J, използвайки същите изменени параметри като тези за групата споразумения G-H-I-J в базовия сценарий, и тази стойност също е отрицателна.

(621) Както при групата споразумения 1-A, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-A, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За този последен параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията прие, че за всяко от споразуменията G, H и I броят на ротациите е подобен на броя на ротациите, определен в третото тире на съображение 619, без пропорционална на изминалото време корекция за отложеното подписване на споразумението, както при базовия сценарий (с други думи, независимо от това, че споразумението е подписано със задна дата, броят на ротациите е същият като за пълна година), тоест 200 за пълна година за споразумение G, 40 за пълна година за първата година — 2009 г. и след това 60 за пълна година за споразумение H и 70 за пълна година за споразумение I.

(622) За споразумение J при алтернативния сценарий един оператор би могъл съвсем хипотетично да очаква трафик, пропорционален на размера на маркетинговите вноски, въз основа на трафика, включен в споразумения G, H и I. С други думи, ако в споразумения G, H и I такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро е съответствала на ангажимент за трафик 79 000 пътници, тогава такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро (съгласно споразумение J) би могла да доведе до това операторът да очаква брой ротации, съответстващ на трафик $79\,000 * ([...] / [...]) = 2\,983$ пътници, или около 10 ротации на година ⁽¹⁷²⁾. При този алтернативен сценарий операторът би могъл да очаква 320 ротации годишно за 2009 г., 340 за 2010 г. и 340 за 2011 г. за групата споразумения G-H-I-J.

(623) При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за групата споразумения G-H-I-J, както и поотделно за споразумения G, H, I и J все пак е отрицателна.

(1) Група споразумения 6-K

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение K, извършено от Франция*

⁽¹⁷¹⁾ Вж. съображения 99—101 за характеристиките на тези две споразумения, които ги правят неделими.

⁽¹⁷²⁾ Приемайки коефициент на затоварване 85 %, както вече е обосновано в съображение 576. Брой ротации, закръглен до най-близката по-голяма десетица.

(624) Франция предложи възстановяване за групата споразумения 6-К. Тя определя броя на ротациите на 370 през 2010 г. и след това 400 годишно през 2011 г. и 2012 г. Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения 6-К се характеризира и с други специфични методически проблеми:

- Годишната такса за услуги за маркетинг, използвана при възстановяването за 2010 г., 2011 г. и 2012 г., възлиза на [...] евро. Съгласно споразумение К обаче таксата за услуги за маркетинг е [...] евро.
- За 2010 г., 2011 г. и 2012 г. Франция е приела коефициенти на затоварване съответно 80 %, 80 % и 85 %, които не се базират на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.

(625) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за групата споразумения 6-К не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за групата споразумения 6-К, извършено от Комисията*

(626) Комисията възстанови финансово-икономическия план за групата споразумения 6-К. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри:

- 100 % плащане за услугите за маркетинг, посочено в споразуменията;
- коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която са подписани групата споразумения 6-К (75 %);
- брой ротации на година 370. Споразумение за летищни услуги 6 включва ангажимент от страна на Ryanair да обслужва маршрути до London Stansted (53 000 пътници годишно), Dublin (17 000 пътници годишно), Charleroi (17 000 пътници годишно) и Oslo Rygge (17 000 пътници годишно). Това съответства на около 370 ротации при коефициент на затоварване 75 %.

(627) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения 6-К в Таблица 18, нетната настояща стойност е отрицателна.

(628) Както при другите групи споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А-В, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За този последен параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията взе под внимание представената от Франция хипотеза, а именно 370 през 2010 г. и след това 400 на година през 2011 г. и 2012 г. При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за възстановената група споразумения 6-К все пак е отрицателна.

(1) Споразумение L

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение L, извършено от Франция*

(629) Франция предложи възстановяване за споразумение L, основано на споразумение 6 за летищни услуги. Франция определя броя ротации на 40 годишно. Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение L се характеризира и с други специфични методически проблеми:

- Франция е взела предвид срок от три пълни години, въпреки че услугата за маркетинг е трябвало да се предоставя само в продължение на 70 дни, което е по-малко от три месеца.

- Според определеното от Франция плащанията за маркетинг за 2010 г., 2011 г. и 2012 г. са [...] евро на година. Съгласно споразумението обаче се предоставя единствена услуга за маркетинг, без да се предполага, че тя ще се повтаря всяка година.
- За 2010 г., 2011 г. и 2012 г. Франция е приела коефициенти на затоварване съответно 75 %, 77 % и 80 %, които не се базират на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор обаче би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.
- Франция счита, че споразумение F може да доведе до значително увеличение на допълнителните ротации на година (40 годишно, или 120 за периода 2010 г.—2012 г.). Споразумението обаче се ограничава до публикуването на единствена електронна препратка към интернет сайт, определен от летищното подразделение на ТПП, за кратък период (70 дни). Според Комисията предвид изключително ограничения обхват на това споразумение (по отношение на продължителност, обем и вид на предлаганите услуги, и общата неефективност на тези услуги, както е посочено в съображение 524, заедно с малката сума, платена като такси на Ryanair/AMS) не е възможно то да доведе до допълнително търсене, което да обоснове увеличение със 120 на броя на ротациите, извършвани от Ryanair. Освен това Франция не е предоставила никакви данни в подкрепа на тази хипотеза.

(630) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение L не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение L, извършено от Комисията*

(631) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумение L. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри: без допълнителни ротации и без подобряване на коефициента на затоварване на самолетите. Никой разумен инвеститор не би очаквал нарастване на трафика, обслужван от Ryanair, само въз основа на това изменено споразумение, чийто силно ограничен характер е посочен в съображение 110. Франция не е предоставила никакви доказателства за съответен официален или неофициален ангажимент на Ryanair да увеличи трафика, нито проучване на пазара, установяващо причинно-следствена връзка между услугите за маркетинг, обхванати от измененото споразумение, и очакваното нарастване на трафика. Споразумението за услуги за маркетинг L не включва ангажимент от страна на Ryanair по отношение на трафика.

(632) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение L в Таблица 18, нетната настояща стойност за това споразумение е отрицателна.

(633) Както при другите групи споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За последния параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, за споразумение L Комисията взе предвид следното:

— при алтернативния сценарий един оператор би могъл съвсем хипотетично да очаква трафик, пропорционален на размера на маркетинговите вноски, платени на Ryanair/AMS за услугите за маркетинг въз основа на трафика, включен в първоначалното споразумение 6-К. С други думи, ако в споразумение 6-К такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро е съответствала на ангажимент за трафик 104 000 пътници, тогава такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро (съгласно споразумение L) би могла да доведе до това операторът да очаква брой ротации, съответстващ на трафик $104\,000 \cdot ([...]/[...])$, или около 20 ротации ⁽¹⁷³⁾;

— при този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за споразумение F, както е възстановено, все пак е отрицателна.

⁽¹⁷³⁾ Приемайки коефициент на затоварване 85 %, както вече е обосновано в съображение 576. Брой ротации, закръглен до най-близката по-голяма десетица.

(1) Група споразумения 7-М

— Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение М, извършено от Франция

- (634) Франция предложи възстановен финансово-икономически план за споразумение М въз основа на споразумение 7 за летищни услуги. Франция определя броя ротации на 70 през 2011 г., 80 през 2012 г. и 85 през 2013 г. Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение М се характеризира и с други специфични методически проблеми:

— За трите години, обхванати от възстановяването за споразумение М, Франция прилага коефициент на затоварване на самолетите 85 %, който не се базира на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор обаче би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.

— Франция изчислява, че броят на допълнителните ротации ще достигне съответно 70, 80 и 85 за трите календарни години, обхванати от споразумението (2011 г., 2012 г. и 2013 г.), което прави общо 235 ротации. Споразумението обаче се ограничава до публикуването в португалския уебсайт на Ryanair на електронна препратка към уебсайта, определен от летищното подразделение на ТПП, в продължение на 365 дни годишно и популяризиране на La Rochelle като водеща дестинация в португалския уебсайт на Ryanair в продължение на четири седмици годишно (срещу годишна сума от [...] евро). Освен това е предвидено обхванатите от споразумението услуги да се предоставят само за две години и по тази причина един разумен инвеститор не би изготвил финансово-икономически план, включващ трета година. И накрая, според Комисията предвид изключително ограничения обхват на това споразумение (по отношение на продължителност, обем и вид на предлаганите услуги, и общата неефективност на тези услуги, както е посочено в съображение 524, заедно с малката сума, платена като такси на Ryanair/AMS) не е възможно то да доведе до допълнително търсене, което да обоснове увеличение на броя на ротациите, извършвани от Ryanair. Освен това Франция не е предоставила никакви данни в подкрепа на тази хипотеза.

- (635) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение М не може да бъде прието.

— Възстановяване на финансово-икономическия план за групата споразумения 7-М, извършено от Комисията

- (636) Комисията възстанови финансово-икономическия план за групата споразумения 7-М. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри:

— коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за двете години, предхождащи годината, през която са подписани групата споразумения (76 %);

— брой допълнителни ротации, определен на 60. Въз основа на горепосочения коефициент на затоварване на самолетите и номиналния капацитет на вида самолети, използвани от Ryanair (189 места за Boeing 737-800), Комисията изчисли, че броят ротации, съответстващ на ангажимента на Ryanair съгласно споразумение 7 да превози 17 000 пътници, възлиза на 60.

- (637) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за групата споразумения 7-М в таблица 18, нетната настояща стойност за тази група споразумения е отрицателна. Като предпазна мярка Комисията изчисли и нетната настояща стойност за групата споразумения 7-М-N (подписани по едно и също време), използвайки същите изменени параметри като тези за групата споразумения 7-М в базовия сценарий, и тази стойност също е отрицателна.

- (638) Както при групата споразумения 1-А, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За последния параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, за своя анализ на чувствителността Комисията счита, че един оператор не би могъл да очаква, както предлага Франция, 70 и 80 ротации годишно за двете години на споразумение М (в сравнение с 60 и 60 при базовия сценарий). При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за групата споразумения 7-М все пак е отрицателна⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Като предпазна мярка Комисията определи и нетната настояща стойност на хипотетична група споразумения 7-М-N, за да избегне твърде хипотетичния въпрос дали споразумение N трябва да бъде включено в групата споразумения 7-М (такъв въпрос е много малко вероятен предвид причините, които Комисията описва подробно в съображения 477—480, за разграничаване на споразуменията 7-М и N). Така става ясно, че възстановяване на групата споразумения 7-М-N би дало в резултат отрицателна нетна настояща стойност от -371 000 евро при базовия сценарий и -145 000 евро при алтернативния сценарий.

(1) Споразумение N

— Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение N, извършено от Франция

(639) Франция предложи възстановен финансово-икономически план за споразумение N въз основа на споразумение 6 за летищни услуги. Освен методическите грешки, общи за всички възстановявания, изготвени от Франция и описани по-горе, възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение N се характеризира и с други специфични методически проблеми:

— Споразумение N изменя споразумение K и е насочено към допълнителни пътници (освен онези, към които е насочено споразумение K) от Oslo (Rygge). То обхваща включването на електронна препратка към уебсайт, определен от летищното поделение на ТПП, в норвежкия уебсайт на Ryanair в продължение на шест седмици годишно през първата година (три седмици през втората година) и рекламен банер за La Rochelle в норвежкия уебсайт на Ryanair в продължение на четири месеца годишно (три месеца през втората година) само срещу [...] евро през първата година и [...] евро през втората, или [...] евро за целия срок на споразумението. Споразумение N не включва ангажименти за допълнителен трафик.

— За 2011 г. и 2012 г. Франция е приела коефициенти на затоварване 80 % и 82 %, които не се базират на подробна икономическа обосновка. Един разумен инвеститор обаче би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.

— Франция счита, че споразумение N може да доведе до много значително увеличение на допълнителните ротации на година (400), или 800 за целия срок на споразумението. Обхватът на това споразумение обаче е изключително ограничен. Описаните по-горе услуги са много ограничени по отношение на тяхната продължителност, обем (ограничено показване на единствена електронна препратка и един банер на силно наситения с информация уебсайт на Ryanair, в общата ефективност на което Комисията се съмнява, както е посочено в съображение 524), както и по отношение на таксата, която се заплаща на Ryanair/AMS. Поради това Комисията се съмнява дали това споразумение може да доведе до допълнително търсене, което да обоснове увеличение с 800 на броя на ротациите, извършвани от Ryanair. Освен това Франция не е предоставила никакви данни в подкрепа на тази хипотеза.

(640) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение N не може да бъде прието.

— Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумение N, извършено от Комисията

(641) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумение N. За тази цел освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следния специфичен параметър:

— Отсъствие на допълнителни ротации. Никой разумен инвеститор не би очаквал нарастване на трафика, обслужван от Ryanair, само въз основа на това изменено споразумение, което не съдържа ангажимент от страна на Ryanair да увеличи броя на ротациите. Това становище се потвърждава от факта, че летищното подразделение на ТПП е заплатило за услуги за маркетинг по този маршрут (съгласно споразумение K) само въз основа на съответните ангажименти на Ryanair относно трафика съгласно споразумение 6. Франция обаче не е представила никакви доказателства за съответен официален или неофициален ангажимент от страна на Ryanair да увеличи първоначалния трафик при подписването на споразумение N, нито проучване на пазара, установяващо причинно-следствена връзка между вида на услугата за маркетинг, обхваната от измененото споразумение, и очакваното нарастване на трафика. Споразумението за маркетинг N не съдържа ангажимент от страна на Ryanair по отношение на трафика.

— Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за споразумение N в таблица 18, нетната настояща стойност за това споразумение е отрицателна.

— Както при другите групи споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-A, с изключение на увеличението на броя ротации на година. За последния параметър, коригиран поотделно за възстановяването на всеки финансово-икономически план, Комисията счита, че при алтернативния сценарий един оператор би могъл съвсем хипотетично да очаква трафик, пропорционален на размера на маркетинговата вноска, въз основа на трафика, включен в първоначалното споразумение K. С други думи, ако в споразумение K такса за услуги за маркетинг в размер на [...] евро е съответствала на ангажимент за трафик 17 000 пътници, тогава такса за услуги за маркетинг

в размер на [...] евро за първата година ([...] евро за втората година) би могла да доведе до това операторът да очаква брой пътници, съответстващ на трафик $17\,000 * ([...] / [...])^{(175)}$, или около 30 ротации ⁽¹⁷⁶⁾ през първата година (20 ротации през втората година при използване на същата формула).

(642) При този алтернативен сценарий нетната настояща стойност за споразумение N все пак е отрицателна.

(1) Споразумения 4 и 5

(643) Споразумения 4 и 5 са самостоятелни споразумения за летищни услуги, които не са свързани със споразумения за услуги за маркетинг. Те не включват възнаграждение, заплащано на Ryanair/AMS.

(644) Както е посочено в съображение 70, ставките за летищните такси, съдържащи се в споразуменията с Ryanair за летищни услуги (включително споразумения 4 и 5), съответстват на цените, прилагани по отношение на всички авиокомпании съгласно общата ставка, одобрена от Сососо. Следователно тези споразумения не предоставят на Ryanair/AMS избирателно предимство.

а) Анализ на споразумението от 4 юли 2008 г. с Jet2

— *Методически подход*

(645) Както е посочено в съображения 117 и 119, споразумението между ТПП и Jet2 съдържа както клаузи относно летищните такси, така и клаузи за цените на услугите за маркетинг. Затова методическият подход, определен за сключените между ТПП и Ryanair споразумения, се прилага и за анализа на рентабилността на споразумението между ТПП и Jet2, с изключение на елементите, подробно описани в съображения 646—653.

(646) Що се отнася до приходите от невъздухоплавателни дейности, за разлика от подхода за споразуменията с Ryanair и AMS, летищното подразделение на ТПП не извършва своето възстановяване на допълнителните приходи въз основа на средния наблюдаван приход на пътник, а въз основа на комисионите на пътник:

— 0,57 евро за дружества, отдаващи автомобили под наем;

— 0,47 евро за гориво;

— 0,97 евро за паркинг;

— 0,10 евро за магазини от 2009 г. нататък;

— или при отчитане на инфлацията, единица допълнителен приход от 2,01 евро през първата година, 2,14 евро през втората година и 2,17 евро през третата година.

(647) По отношение на оперативните разходи Франция предостави оценка, изчислена като сумата от разходите за персонал и другите променливи разходи като фиксирани суми, към които е приложена предполагаема инфлация от 2 % през последната година на споразумението. Франция не представи обосновка за тези разходи. Комисията отбелязва, че средният разход на пътник, изчислен въз основа на предоставените от Франция данни, възлиза на 0,37—0,38 евро през трите години, което е малко по-висока стойност от ставката, използвана за споразуменията с Ryanair и AMS. Комисията счита, че както и разходът, използван от Франция за тези възстановявания (0,27 евро), допълнителният разход, използван за сключеното с Jet2 споразумение, е очевидно силно подценен (вж. съображения 571 и 573 в тази връзка).

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г., извършено от Франция*

(648) Франция предложи възстановяване на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г. Освен описаните в съображение 582 методически грешки, общи за всички възстановявания, извършени от Франция за споразуменията с Ryanair/AMS (и повторени за споразумението с Jet2), възстановяването на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г. се характеризира и с други специфични методически проблеми:

⁽¹⁷⁵⁾ Това е дялът на очаквания трафик до Oslo Rygge от общия трафик, планиран съгласно споразумение 6, отнесен към годишната такса за услуги за маркетинг, определена съгласно споразумение К (986 200 евро).

⁽¹⁷⁶⁾ Приемайки коефициент на затоварване 85 %, както вече е обосновано в съображение 576. Брой ротации, закръглен до най-близката по-голяма десетица.

— Франция оценява целевите стойности относно трафика, използвани при възстановяването за 2008 г., 2009 г. и 2010 г., съответно на 7 874, 12 189 и 12 361 пътници. Съответната годишна такса за услуги за маркетинг е изчислена на [...] евро, [...] евро и [...] евро. Споразумението с Jet2 обаче включва ангажимент само за 2 000 пътници на разкрит маршрут на сезон (Edinburgh и Leeds) само за първата година, което прави 4 000 пътници, а не 7 874 както предполага Франция. За втората и за третата година споразумението не съдържа твърд ангажимент по отношение на трафика, осигуряван от Jet2, нито посочва таксата за услугите за маркетинг (то само предвижда последващо предоговаряне в зависимост от окончателно приетите разписания на полетите). Затова включването във възстановяването на горепосочените прогнози относно трафика и относно таксата за услуги за маркетинг за втората и третата година предполага, че ТПП-Летище е разполагало с надеждни оценки за трафика. Франция обаче не е предоставила никакъв документ, който да доказва, че към момента на подписване на споразумението Jet2 е поела някакви официални или неофициални ангажименти, на който ТПП-Летище би могло да разчита, за да си състави точна представа за ангажиментите на тази авиокомпания относно трафика на излитащите самолети от летище La Rochelle след първата година.

— За трите години Франция е приела коефициенти на затоварване съответно 70 %, 71 % и 72 %, които не се базират на подробна икономическа обосновка, особено като се има предвид, че споразумението обвързва плащането на таксата за услуги за маркетинг през първата година с много по-нисък коефициент на затоварване — 60 %. Един разумен инвеститор би приел метод за пресмятане на хипотезите за бъдещия трафик.

(649) Съобразно с това Комисията счита, че представеното от Франция възстановяване на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г. не може да бъде прието.

— *Възстановяване на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г., извършено от Комисията*

(650) Комисията възстанови финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г. За целта освен коригираните параметри, които се прилагат за всички споразумения, Комисията прие следните специфични параметри:

— трафик, оценен на 4 000 пътници за първата година и нула за последните две години. Както е посочено по-горе, никой разумен оператор не би очаквал постигане на целите за трафика без някакъв ангажимент, макар и неофициален, от страна на авиокомпанията. По тази причина Комисията ограничи оценката си до първата година;

— коефициент на затоварване на самолетите, изчислен като средна стойност на коефициентите на затоварване за обслужвания от Ryanair трафик през двете години, предхождащи годината, през която е подписано споразумението (73 %); един разумен оператор би могъл да базира прогнозите си на действителния коефициент на затоварване на дадена авиокомпания, обслужваща няколко маршрута от летище La Rochelle. Използваният от Комисията коефициент на затоварване всъщност е по-висок от предложения от Франция и вероятно по-висок и от онзи, който разумен оператор би могъл да очаква за нов маршрут и нова авиокомпания, по-малко известна от Ryanair, която вече няколко години е работила на летището;

— използване на единица допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности, равна на използваната от Ryanair (2,35 евро през 2008 г., 2,40 евро през 2009 г. и 2,45 евро през 2010 г.). При тази разумна хипотеза се прилага по-логичният подход, при който се приема, че всички пътници имат еднакво покупателно поведение (независимо от използваната авиокомпания).

(651) Както е видно от резултата от възстановяването на финансово-икономическия план за споразумението от 4 юли 2008 г. в таблица 19, нетната настояща стойност за това споразумение е отрицателна.

(652) Както при другите споразумения, Комисията счете за разумно да направи и анализ на чувствителността, за да провери надеждността на базовия сценарий на възстановяването. За целта Комисията удвои промените на параметрите, приложени по отношение на групата споразумения 1-А, сключени с Ryanair, с изключение на следните параметри:

— за броя на ротациите на година операторът би могъл да приеме хипотетичното допускане, че Jet2 ще обслужва два маршрута през първата година, както и през втората и третата година.

- за коефициента на затоварване Комисията прие предложените от Франция коефициенти, както е посочено в съображение 648;
- за летищните такси Комисията приложи договорените отстъпки;
- за таксата за услуги за маркетинг Комисията прие сумата от [...] евро за трите години, обхванати от споразумението, приемайки, че двата маршрута ще бъдат поддържани през целия срок на споразумението.

(653) При този алтернативен сценарий е видно от таблица 19, че нетната настояща стойност за възстановеното споразумение от 4 юли 2008 г. е много слабо положителна (3 511 евро). Предвид силно оптимистичния характер на направените предположения (по-специално намалението на допълнителните оперативни разходи с 50 % и увеличението на приходите от невъздухоплавателни дейности с 20 %), както и много слабо положителната стойност на нетната настояща стойност, възстановена при този алтернативен сценарий, Комисията счита за твърде малко вероятно един разумен оператор да избере да подпише споразумението от 4 юли 2008 г. с Jet2, като се има предвид отрицателната нетна настояща стойност в базовия сценарий.

Таблица 19

Нетна настояща стойност на споразумението от 4 юли 2008 г. с Jet2

(хиляди евро)

Група споразумения за маркетинг	Нетна настояща стойност		
	Сценарий на Франция	Базов сценарий на Комисията	Алтернативен сценарий на Комисията
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

а) Заключение относно наличието на предимство

(654) Анализът, изложен в съображения 580—653, и по-специално таблици 18 и 19, показва, че всички споразумения, по които е изплатено възнаграждение на Ryanair/AMS и Jet2 за услуги за маркетинг, имат отрицателна нетна настояща стойност⁽¹⁷⁷⁾. От съображение 531 следва, че всяко от тези споразумения предоставя предимство на Ryanair/AMS или на Jet 2. За разлика от това, както е посочено в съображение 644, споразумения 4 и 5 не предоставят на Ryanair/AMS икономическо предимство.

7.2.1.6 Избирателният характер на предимството, предоставено на Ryanair/AMS и Jet2

(655) С изключение на споразуменията 4 и 5 за летищни услуги, сключени с Ryanair, споразуменията или групите споразумения, сключени от ТПП с Ryanair/AMS и Jet2, предвиждат заплащане на възнаграждение на тези авиокомпания за предоставяните от тях услуги за маркетинг. Възнаграждението за тези услуги за маркетинг е специфична характеристика на отношенията между летището и тези авиокомпания и е резултат от преки преговори между ТПП и всяка съответна авиокомпания, а не от цени, приложими за всички авиокомпания. Споразуменията съдържат условия, договорени конкретно между летище La Rochelle и Ryanair/AMS и Jet2, и съответно са избирателни.

(656) Що се отнася до сключените с Ryanair споразумения за летищни услуги 4 и 5, както е посочено в съображение 644, те не предоставят на Ryanair/AMS избирателно предимство, тъй като свързаните с въздухоплаване такси, предвидени в тях, съответстват на цените, приложими за всички авиокомпания съгласно общата ставка, одобрена от Сосоесо.

⁽¹⁷⁷⁾ Споразуменията или групите споразумения, които обхващат няколко години, също имат отрицателна нетна настояща стойност за всяка година от споразумението.

7.2.1.7. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (657) Когато помощ, предоставена от държава членка, укрепва позициите на определени предприятия по отношение на други предприятия, които са в конкуренция с него на вътрешния пазар, трябва да се счита, че тази помощ е оказала влияние върху тези предприятия. Съгласно установената съдебна практика ⁽¹⁷⁸⁾, за да нарушава една мярка конкуренцията е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.
- (658) След влизането в сила на 1 януари 1993 г. на третия пакет за либерализиране на въздушния транспорт ⁽¹⁷⁹⁾ нищо не пречи на въздушните превозвачи от ЕС да извършват полети по маршрути в рамките на ЕС и да се ползват от неограничено разрешение за каботаж.
- (659) Следователно предимствата (чието наличие е установено по-горе), които авиокомпаниите са получили съгласно различните споразумения, обхванати от настоящото разследване, са укрепили позицията им спрямо всички останали въздушни превозвачи в ЕС, които всъщност се конкурират или може да се конкурират с тези авиокомпаниии за обслужването от тях маршрути. В резултат предимствата са нарушили или заплашили да нарушат конкуренцията и са засегнали търговията в рамките на Общността.

7.2.1.8. Заключение относно наличието на помощ

- (660) С изключение на споразумения 4 и 5 за летищни услуги, сключени с Ryanair, всички мерки, представени от групите споразумения и техните изменения, сключени с Ryanair/AMS (вж. таблица 14) и Jet2, отговарят на критериите, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, и следователно представляват държавна помощ.

7.2.2. *Неправомерният характер на държавната помощ*

- (661) Тъй като тези мерки са приведени в действие без разрешението на Комисията, те представляват неправомерна помощ.

7.2.3. *Съвместимост на помощта с вътрешния пазар*

- (662) Установена съдебна практика ⁽¹⁸⁰⁾ е, че Франция е тази, която трябва да посочи на какво правно основание въпросната помощ би могла да се счита за съвместима с вътрешния пазар и да докаже, че условията за съвместимост са изпълнени. Затова в решението за откриване на процедурата и в искане за допълнителна информация Комисията прикани Франция да посочи какво би могло да е правното основание за съвместимост и да докаже, че са изпълнени приложимите условия за съвместимост, по-специално ако въпросната помощ трябва да се счита за помощ за започване на дейност за разкриването на нови маршрути. Франция обаче не предложи основание за съвместимост, нито представи аргументи, обосноваващи заключението, че помощта е съвместима с вътрешния пазар. По-специално в нито един момент Франция не е твърдяла, че разглежданите мерки представляват съвместима помощ за започване на дейност. Нещо повече, нито една заинтересована трета страна не направи опит да докаже, че тези мерки са съвместими с вътрешния пазар.
- (663) Въпреки това Комисията счита за полезно с цел изчерпателност да направи оценка до каква степен тази помощ може да бъде обявена за съвместима поради нейния принос, ако има такъв, за разкриването на нови маршрути или за нови честоти на полетите.
- (664) Комисията посочва, че въпросната помощ е обвързана с разкриване на нови въздушни маршрути, увеличаване на честотата на полетите по съществуващи маршрути или продължаване на обслужването на маршрути, които в противен случай биха били закрити. Затова Комисията счита, че тя може да представлява оперативна помощ за насърчаване на въздушното движение от регионално летище. В тази връзка следва да се отбележи, че оперативната помощ рядко може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, тъй като тя обикновено нарушава условията на конкуренция в секторите, в които се предоставя.

⁽¹⁷⁸⁾ Решение на Първоинстанционния съд от 30 април 1998 г., *Het Vlaamse Gewest (Фламандски регион) срещу Комисията*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Регламенти на Съвета (ЕИО) № 2407/92, № 2408/92 и № 2409/92 (ОВ L 240, 24.8.1992 г.).

⁽¹⁸⁰⁾ Вж. решение от 28 април 1993 г., *Италия срещу Комисията*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, параграф 20.

7.2.3.1. Мерки, предшестващи влизането в сила на Насоките от 2005 г.

- (665) Някои от въпросните мерки за помощ (групата споразумения 1-А и споразумение В) са предоставени преди Насоките от 2005 г. да бъдат публикувани на 9 декември 2005 г. ⁽¹⁸¹⁾ Относно съвместимостта на помощта, предоставена преди тази дата, параграф 85 от Насоките от 2005 г. и точка 174 от Насоките от 2014 г. препращат към правилата, приложими към момента на предоставяне на помощта.
- (666) Преди да бъдат приети Насоките от 2005 г. Комисията беше приела Насоките от 1994 г. ⁽¹⁸²⁾ Те обаче не разглеждат конкретно въпроса за оперативната помощ за насърчаване на въздушното движение от регионални летища. Този въпрос се оформи постепенно в резултат от натрупването на претовареност на определени големи европейски летища и появата на нископлатформени оператори, които през 1994 г. още не съществуваха. Поради това Комисията счита, че Насоките от 1994 г. не може да се приложат към конкретния случай. По тази причина Комисията трябва по принцип да направи оценка на съвместимостта на въпросната помощ директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (667) В това отношение следва да се отбележи, че с времето оценяването от страна на Комисията на този вид помощ беше усъвършенствано, въпреки че някои елементи остават непроменени. Те произтичат от общите принципи за съвместимост на помощта в съответствие с горепосочената разпоредба на Договора.
- (668) В съответствие с това в решението си от юни 1999 г. относно летище Manchester ⁽¹⁸³⁾ Комисията заключи, че намаленията на летищните такси, предоставени по недискриминационен и ограничен във времето начин за популяризирането на нови маршрути, са съвместими с правилата за държавна помощ.
- (669) След това в решение 2004/393/ЕО относно летище Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ Комисията заключи, че „мерките за оперативна помощ, целящи да спомогнат за разкриването на нови въздушни линии или за подсилването на определени честоти на полетите, може да са необходим инструмент за развитието на малките регионални летища. Такива мерки може действително да убедят заинтересованите дружества да поемат риска да инвестират в нови маршрути. За да бъде обаче обявена тази помощ за съвместима въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора, следва да се определи дали тя е необходима и пропорционална на преследваната цел и дали засяга търговията до степен, противоречаща на общия интерес“ ⁽¹⁸⁵⁾. Затова Комисията установи определени условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да може тази оперативна помощ да бъде обявена за съвместима, по-специално следното:
- помощта трябва да допринася за икономическото развитие на дадено регионално летище чрез нетно увеличение на трафика по нови маршрути ⁽¹⁸⁶⁾;
 - помощта трябва да бъде необходима, в смисъл, че не се предоставя за маршрут, който вече се обслужва от същата или от друга авиокомпания, или за подобен маршрут ⁽¹⁸⁷⁾;
 - помощта трябва да има стимулиращ ефект, в смисъл, че трябва да спомага за развиването на дейност, която след определен период от време е вероятно да стане рентабилна, което означава, че помощта трябва да е ограничена във времето ⁽¹⁸⁸⁾;
 - помощта трябва да е пропорционална, т.е. сумата трябва да е обвързана с нетното увеличение на трафика ⁽¹⁸⁹⁾;
 - помощта трябва да е предоставена по прозрачен начин и без дискриминация и не трябва да е съчетана с други видове помощ.

⁽¹⁸¹⁾ Вж. раздел 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Насоки за прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП към държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽¹⁸³⁾ Решение от 26 май 1999 г. относно държавна помощ NN 109/98 — летище Manchester (ОВ С 65, 13.3.2004 г.).

⁽¹⁸⁴⁾ Решение 2004/393/ЕО на Комисията от 12 февруари 2004 г. относно предимствата, предоставени от регион Walloon и летище Brussels South Charleroi Airport на авиокомпанията Ryanair във връзка с нейното установяване в Charleroi (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1). Това решение беше отменено със съдебното решение от 17 декември 2008 г. по делото *Ryanair Ltd срещу Комисията*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Въпреки това то илюстрира развитието на подхода на Комисията към оценяването на такъв вид помощ.

⁽¹⁸⁵⁾ Вж. Решение 2004/393/ЕО на Комисията, съображение 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Вж. съображения 283—297.

⁽¹⁸⁷⁾ Вж. съображения 288—309.

⁽¹⁸⁸⁾ Вж. съображения 311—317.

⁽¹⁸⁹⁾ Вж. съображения 318—325.

- (670) Освен това в параграф 234 от решението за откриване на процедурата Комисията посочва, че предлага да се изследва съвместимостта на тази помощ в светлината на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, а нито Франция, нито друга заинтересована трета страна се противопостави на този подход.
- (671) Като всяка друга държавна помощ, за да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, държавната помощ за авиокомпания трябва да е необходима за улесняване на развитието на икономическа дейност и пропорционална на тази цел.
- (672) В заключение Комисията счита, че в конкретния случай съвместимостта на групата споразумения 1-А и споразумение В следва да се оценява в светлината на горепосочените общи принципи.
- (673) Поради това Комисията ще оцени съвместимостта на тези мерки с оглед на горепосочените критерии и на съдебната практика ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Принос за икономическото развитие на малко регионално летище чрез нетно увеличение на трафика по нови маршрути*

- (674) Групата споразумения 1-А и споразумение В са обвързани с разкриването на нов маршрут и поддържането на съществуващия маршрут до London Stansted. Следователно те са допринесли за нетно увеличение на трафика от летище La Rochelle, като същевременно имат за цел да допринесат за продължаване на експлоатацията на съществуващия маршрут до London Stansted.

— *Помощта не е предоставена за маршрут, който вече се обслужва от същата или от друга авиокомпания, или за подобен маршрут.*

- (675) Групата споразумения 1-А и споразумение В обхващат не само разкриването на нови маршрути, но и продължаването на експлоатацията на съществуващия маршрут до London Stansted. В тази връзка Комисията отбелязва факта, че на 10 април 2003 г. Ryanair купува Buzz, която обслужва този маршрут от 1 април 2001 г. по силата на споразумението от 8 ноември 2002 г., посочено в раздел 3.2.2.3. При това споразумение В обхваща същия маршрут до London Stansted, който вече се обслужва от Ryanair съгласно групата споразумения 1-А. Следователно групата споразумения 1-А и споразумение В не отговарят на условието, че мярката не трябва да е предоставена за маршрут, който вече се обслужва, или за подобен маршрут.

— *Мерките са ограничени във времето и се отнасят за маршрути, които е вероятно да станат rentabilни*

- (676) Когато през 2001 г. Buzz разкрива маршрута La Rochelle-London Stansted, никоя авиокомпания не е експлоатирила този маршрут. Към момента на подписването на групата споразумения 1-А, Buzz е експлоатирила маршрута от близо две години съгласно споразумението от 8 ноември 2002 г., но това споразумение не включва такса за маркетинг. За разлика от това всички споразумения, които следват след групата споразумения 1-А и определят условията, при които се експлоатира маршрутът, а именно споразумение В (чийто срок изтича в края на април 2006 г.), групата споразумения 2-3-С-D (чийто срок изтича през 2009 г.), групата споразумения G-H-I-J (чийто срок изтича в края на 2011 г.) и групата споразумения 6-K (чийто срок изтича в края на март 2013 г.), включват компенсация (под формата на плащания за услуги за маркетинг) за Ryanair/AMS. Следователно този маршрут е финансиран в продължение на десет години след изтичането на срока на групата споразумения 1-А и седем години след изтичането на срока на споразумение В. Тази допълнителна продължителност е от особено значение. Комисията също така отбелязва липсата на други авиокомпания по този маршрут.

- (677) Освен това Комисията отбелязва, че Франция не е предоставила проучване на жизнеспособността за различните маршрути и честоти на полетите, обхванати от групата споразумения 1-А и споразумение В. Съответно въз основа на регистрираните факти изглежда, че за органите, които са предоставили въпросната помощ, не е имало ясна перспектива тези маршрути и честоти да станат жизнеспособни в повече или по-малко краткосрочен план без тази помощ. Следва да се отбележи също така, че групата споразумения 1-А и споразумение В се отнасят за няколко различни маршрута, някои от които дори не са били определени към момента на подписването на споразуменията, което потвърждава, че съответните органи не са разполагали с никаква информация, която да ги увери, че тези маршрути са жизнеспособни.

⁽¹⁹⁰⁾ Решение на Съда (голям състав) от 22 септември 2020 г., C-594/18 Р, Република Австрия срещу Комисията, ECLI:EU:C:2020:742, параграф 20.

(678) На последно място Комисията подчертава, че в предоставената от френските власти информация за икономическото въздействие на обслужваните от Ryanair маршрути се анализират характеристиките на клиентите на Ryanair и влиянието, което може да оказват върху развитието на региона, но тя не включва прогнози за бъдещата жизнеспособност на тези маршрути или на други маршрути, които е вероятно Ryanair да обслужва в бъдеще.

(679) По тези причини Комисията заключава, че групата споразумения 1-А и споразумение В не отговарят на условието, че мерките трябва да са ограничени във времето и да се отнасят за маршрути, които е вероятно да станат рентабилни.

— *Сумата на помощта е свързана с нетно увеличение на трафика*

(680) Сумите на помощта, предоставена съгласно групата споразумения 1-А и споразумение В, не са свързани с увеличение на трафика, тъй като макар да обхващат разкриването на нови маршрути, разкриването им е хипотетично и главната цел на споразумението е да продължи експлоатацията на съществуващия маршрут до London Stansted. Затова Комисията счита, че групата споразумения 1-А и споразумение В не отговарят на критерия за връзка между сумата на помощта и нетно увеличение на трафика.

— *Помощта трябва да е предоставена по прозрачен начин и без дискриминация и не трябва да е съчетана с други видове помощ*

(681) Според Франция в миналото ТПП е провела проучване на услугите за маркетинг, предлагани на уебсайтовете на редица дружества, в резултат на което е решила, че видът услуги, предлагани от AMS, е най-подходящ за нейните нужди и стратегия. ТПП е констатирала, че авиокомпаниите, различни от Ryanair, имащи малцинствен дял в трафика на летище La Rochelle, не са в състояние да предложат действителен заместител на уебсайта на Ryanair — основния превозвач на летището.

(682) Следователно помощта, предоставена съгласно групата споразумения А-1 и споразумение В, е била договорена двустранно, по непрозрачен начин и без процедура, осигуряваща липса на дискриминация, като например публична тръжна процедура. Затова тази помощ не отговаря на условието за прозрачност и недискриминация.

(683) Съобразно с това Комисията счита, че държавната помощ, предоставена съгласно групата споразумения 1-А и споразумение В, не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар.

7.2.3.2. Мерки след влизането в сила на Насоките от 2005 г.

(684) Тъй като Насоките от 2005 г. осигуряват референтната рамка, приложима от влизането им в сила до приемането на Насоките от 2014 г., Комисията счита, че те следва да бъдат приложени по отношение на другите разглеждани мерки за помощ. Комисията е задължена да спазва приетите от нея насоки, освен ако са в противоречие с Договора, което нито Франция, нито Ryanair или Jet2 твърдят или доказват.

(685) Поради това Комисията счита, че съвместимостта на следните мерки за помощ следва да се оценява в светлината на Насоките от 2005 г. и съдебната практика ⁽¹⁹¹⁾:

— група споразумения 2-3-С-Д;

— споразумение Е;

— споразумение F;

— група споразумения G-H-I-J;

— група споразумения 6-K;

— споразумение L;

— група споразумения 7-M;

— споразумение N;

— споразумението, сключено с Jet2 на 4 юли 2008 г.

⁽¹⁹¹⁾ Решение на Съда (голям състав) от 22 септември 2020 г., C-594/18 Р, Република Австрия срещу Комисията, ECLI:EU:C:2020:742, параграф 20.

(686) Като всяка друга държавна помощ, за да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, държавната помощ за авиокомпаниите трябва да е необходима за улесняване на развитието на икономическа дейност и пропорционална на тази цел. Затова Комисията ще направи оценка за съвместимостта с критериите за необходимост и пропорционалност, в допълнение към гореспоменатите критерии от Насоките от 2005 г.

(687) В Насоките от 2005 г. се посочва, първо, че съобщенията и други мерки за регионална помощ на Комисията позволяват оперативната помощ, предоставена на авиокомпаниите (като помощ за започване на дейност за нови маршрути) да бъде обявена за съвместима само при изключителни обстоятелства и при спазването на строги условия в непривилегирани региони на Европа, т.е. в регионите, за които се прилага дерогацията, посочена в член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, отдалечените региони и слабо населените области ⁽¹⁹²⁾. Тъй като летище La Rochelle не се намира в такъв вид район, тази дерогация не се прилага.

(688) По-нататък в Насоките от 2005 г. се посочва, че малките летища обикновено не разполагат с необходимия брой пътници, за да достигнат критичната точка, при която печалбата е равна на загубата, и че без подходящи стимули авиокомпаниите невинаги са подготвени да поемат риска да открият нова линия от неизвестни и неизпитани летища. Следователно в съответствие с Насоките от 2005 г. Комисията може да приеме временното изплащане на публична помощ на авиокомпаниите при определени условия, ако това им осигурява необходимия стимул за откриване на нови маршрути или нови разписания от регионални летища и за привличане на брой пътници, който ще им позволи да достигнат критичната точка в дългосрочен план ⁽¹⁹³⁾.

(689) Конкретните критерии за съвместимост са посочени в параграф 79 от Насоките от 2005 г. Комисията констатира, че няколко от тези критерии не са изпълнени, по-специално:

— *Дългосрочна приложимост и прогресивно намаляване (критерий г)), липса на финансово-икономически план (критерий и)) и продължителност и интензитет (критерий е)).*

(690) Нито една от мерките не е структурирана така, че да гарантира, че помощта е намаляваща и ограничена до процент от допустимите разходи, които не са посочени в съответните споразумения, а доколкото на Комисията е известно — и в никой друг документ, с който ТПП е разполагала към момента на сключването на споразуменията.

(691) Освен това няма данни, че предварително е бил представен финансово-икономически план, за да се даде възможност за оценка на жизнеспособността на мерките в дългосрочен план. В съответствие с това и поради липсата на каквато и да е информация за обратното Комисията стига до заключението, че въпросната помощ не е предоставена за маршрути, които биха могли да станат жизнеспособни без помощ. Нещо повече, последователните мерки за помощ за маршрутите до London Stansted и Brussels-Charleroi (от 2003 г.), Dublin (от 2006 г.), Oslo (от 2010 г.) и Porto (от 2011 г.) навеждат на мисълта, че Ryanair нямаше да обслужва тези маршрути ако субсидирането им беше прекратено.

(692) В съответствие с това Комисията стига до заключението, че никоя от въпросните мерки не изпълнява горепосочените критерии.

— *Връзка с нови маршрути или допълнителни честоти на полетите по съществуващи маршрути (критерий в))*

(693) Комисията отбелязва, че в някои случаи разглежданите споразумения са сключвани, за да се откриват нови маршрути, но главно с цел да се осигури продължаване на обслужването на съществуващи маршрути:

— Относно споразумение С, в съображение 89 се посочва, че то просто задължава Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и London Stansted с минимум 95 000 пътници годишно. В съображения 82 и 85 обаче е показано, че споразумения А и В вече обхващат ежедневни полети между London Stansted и La Rochelle. В оценката си за трафика за групата споразумения 1-А и споразумение В Комисията изчисли, че годишният трафик по този маршрут никога не би надхвърлил 86 000 пътници. В съответствие с това Комисията счита, че тези мерки отговарят на критерий в).

— Относно споразумение D, в съображение 92 се посочва, че то задължава Ryanair да обслужва (нов) маршрут между La Rochelle и Dublin с минимум 45 000 пътници годишно. В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка отговаря на критерий в).

⁽¹⁹²⁾ Параграф 27 от Насоките от 2005 г.

⁽¹⁹³⁾ Параграфи 71 и 74 от Насоките от 2005 г.

- Относно споразумение G, в съображение 96 се посочва, че то задължава Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Dublin с минимум 53 000 пътници годишно, което представлява увеличение с 8 000 пътници спрямо споразумение D. В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка отговаря на критерий в).
- Относно споразумение H, в съображение 99 се посочва, че то задължава Ryanair да обслужва нов маршрут между La Rochelle и Brussels-Charleroi с минимум 9 000 пътници годишно през първата година и 16 000 пътници през следващите години. В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка отговаря на критерий в).
- Относно споразумение I, в съображение 102 се посочва, че то задължава Ryanair да обслужва маршрут между La Rochelle и Dublin с минимум 17 000 пътници годишно. Съгласно предходното споразумение D обаче Ryanair вече обслужва този маршрут с по-висока цел относно трафика (45 000 пътници годишно). В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка не отговаря на критерий в).
- Съгласно споразумение K Ryanair се задължава, както е посочено в съображение 106, да обслужва нов маршрут до Норвегия. Както е описано в съображение 78 по-горе, със споразумение за летищни услуги 6, което Комисията разглежда като представляващо една мярка заедно със споразумение K (вж. раздел 7.2.1.5, буква б), точка 4), Ryanair не се ангажира относно честота на полетите, но поема следните ангажменти по отношение на трафика: 53 000 пътници до London Stansted, 17 000 пътници до Dublin, 17 000 пътници до Brussels-Charleroi и 17 000 пътници до Oslo-Rygge. Комисията отбелязва, че тези ангажменти са непроменени за маршрута до Dublin, малко по-високи за маршрута до Brussels-Charleroi (с 1 000 пътници, или приблизително +6 %), но много по-ниски за маршрута до London-Stansted (- 28 000 пътници в сравнение с целта от 95 000 пътници, определена в споразумение C, или намаление с 30 %). Включването на нов маршрут до Норвегия с трафик, определен на 17 000 пътници, не компенсира общото намаление на трафика съгласно споразумение K (- 10 000 пътници ⁽¹⁹⁴⁾). В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка не отговаря на критерий в).
- Съгласно споразумение L Ryanair се задължава, както е посочено в съображение 110, да обслужва нов маршрут до Cork. Авиокомпанията обаче не поема ангажменти по отношение на трафика или честотата на полетите. В съответствие с това Комисията счита, че тази мярка не отговаря на критерий в).
- Споразумения E, F, J, M и N не съдържат ангажменти относно трафика или честотата на полетите. В съответствие с това Комисията счита, че тези мерки не отговарят на критерий в).

(694) Следователно критерий в) е изпълнен само от споразумения C, D, G и H.

- *Компенсация за допълнителни първоначални разходи (критерий д))* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Комисията счита, че този критерий не е изпълнен за никоя от въпросните мерки. Изплащаните от ТПП суми не са били предназначени да представляват част от допълнителните първоначални разходи, за които, доколкото на Комисията е известно, не са изготвяни оценки от Ryanair/AMS или от Jet2 и предоставяни на ТПП.

- *Връзка с разработването на маршрута (критерий ж))* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Комисията отбелязва, че сключените с Ryanair и Jet2 споразумения за услуги за маркетинг не са съставени така, че да увеличават броя на пътниците, пътуващи с тези две авиокомпании. Вярно е, че някои от тези споразумения съвпадат по време с откриването на нови маршрути, а някои включват ангажменти по отношение на честотата на полетите или броя на пътниците, както е описано в раздели 3.2.2.1 и 3.2.2.2. Комисията обаче констатира, че тези ангажменти не се променят за целия срок на действие на споразумението, и че няма схема от стимулиране на развитието на

⁽¹⁹⁴⁾ Следователно общата промяна в ангажиментите относно трафика в резултат от споразумение K, изчислена въз основа на отделните изменения относно трафика по всеки маршрут, възлиза на: 0+1 000-280 000+17 000= - 10 000 пътници.

⁽¹⁹⁵⁾ Размерът на помощта трябва да е тясно свързан с допълнителните първоначални разходи, които възникват при откриване на новия маршрут или новата честота на полетите, и които авиационният оператор няма да се налага да прави след като маршрутът/честотата започне да функционира.

⁽¹⁹⁶⁾ Изплащането на помощта трябва да е свързано с нетната промяна на броя на превозените пътници.

реалния трафик, равностойна на схемата в подобни случаи, разследвани от Комисията неотдавна ⁽¹⁹⁷⁾. По този начин няма отстъпка, нито санкция, свързана с действителния ръст на трафика. Следователно сумите за помощ, изплащани на авиокомпаниите, не са свързани с действителното разработване на маршрутите. В съответствие с това Комисията счита, че никоя от въпросните мерки не изпълнява този критерий.

— *Отпускане по недискриминационен начин (критерий 3)* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Комисията отбелязва, че в разглеждания случай споразуменията са договаряни пряко със съответните авиокомпани и е липсвала публичност. Това означава, че помощта е предоставена без конкурентна процедура, при която други потенциално заинтересовани авиокомпани биха могли да предложат да обслужват съответните маршрути при същите условия, за да се възползват от помощта за започване на дейност.

(698) Следователно посоченият в точка 3) критерий не е изпълнен.

(699) Предвид всичко горепосочено Комисията счита, че никоя от неправомерните помощи, предоставена на Ryanair/AMS и Jet2 чрез обхванатите от настоящото разследване споразумения, не отговаря на всички критерии, определени в Насоките от 2005 г. Следователно помощта в резултат от следните мерки е несъвместима с вътрешния пазар:

— групата споразумения 2-3-C-D;

— споразумение E;

— споразумение F;

— групата споразумения G-H-I-J;

— групата споразумения 6-K;

— споразумение L;

— групата споразумения 7-M;

— споразумение N;

— споразумението, сключено с Jet2 на 4 юли 2008 г.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(700) Съобразно с това Комисията счита, първо, че изплатените на летище La Rochelle субсидии за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт, и предполагаемото занижено фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на ТПП на летището между 2006 г. и 2012 г., не представляват държавна помощ.

(701) Комисията също така счита, че Франция неправомерно е приложила безвъзмездни средства за инвестиции, изплатени между 2001 г. и 2006 г., в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тези безвъзмездни средства за инвестиции обаче представляват помощ, съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(702) По-нататък Комисията констатира, че Франция неправомерно е привела в действие мерки за оперативна помощ в полза на летище La Rochelle (занижено фактуриране на услугите, предоставени от общото подразделение на ТПП на летище La Rochelle между 2001 г. и 2005 г., подлежащи на връщане аванси, получени от летище La Rochelle, и субсидии от местни органи, предназначени да допринесат за мерките за популяризиране на летище La Rochelle) в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тези мерки за оперативна помощ обаче представляват помощ, съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

⁽¹⁹⁷⁾ Например споразумението, посочено в съображение 99 от решението на Комисията относно летище Nîmes, цитирано в бележка под линия 12, съдържа „схема за стимулиране на развитието на трафика“. Тя включва плащане от страна на ТПП на Nîmes на помощ от 5,50 евро на пътник (от първия до 49 999-тия пътник), 6,50 евро на пътник (от 50 000-ия до 99 999-тия пътник) и 10 евро (от 100 000-ия до 129 999-тия пътник). Схемата включва и санкция от 5,65 евро на пътник, която Ryanair трябва да заплати, ако целевата стойност за трафика е по-ниска 71 000 пътници.

⁽¹⁹⁸⁾ Всяка публична организация, която планира да отпусне първоначална помощ на авиокомпания за новооткрита линия, независимо дали чрез летище или не, трябва публично, подходящо и навреме да оповести плановете си, за да позволи на заинтересованите авиокомпани да предложат своите услуги.

- (703) Комисията освен това констатира, че с изключение на споразуменията за летишни услуги 4 и 5 с Ryanair, различните споразумения за летишни услуги и за услуги за маркетинг, сключени между ТПП и Ryanair, AMS и Jet2, обхванати от официалната процедура по разследване, включват държавна помощ, предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и несъвместима с вътрешния пазар.
- (704) И накрая, Комисията счита, че освобождаването на Ryanair от такси за осветление на пистата не е свързано с държавна помощ. Също така Комисията заключава, че авиокомпаниите Flybe, Aer Arann, Buzz и easyJet не са получили държавна помощ за дейността си на летище La Rochelle.

9. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (705) Съгласно установената съдебна практика на Съда когато Комисията е установила, че дадена помощ е несъвместима с вътрешния пазар, тя трябва да разпорежи на съответната държава членка да я отмени или измени ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) Съгласно член 16 от Регламент (ЕС) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ „Когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера („решение за възстановяване“). Комисията не изисква възстановяване на помощта, ако това противоречи на общ принцип на правото на Съюза.“ Съдът нееднократно е постановявал, че когато Комисията установи, че помощ е несъвместима с вътрешния пазар, целта на възстановяването е да се възстанови съществувалото преди това положение ⁽²⁰¹⁾. В това отношение Съдът счита, че целта е постигната, когато получателите на помощта са изплатили с лихва сумите, предоставени като неправомерна помощ, като така са се отказали от преимуществото, което са имали пред конкурентите си. По този начин се възстановява положението, предшестващо изплащането на помощта ⁽²⁰²⁾.
- (707) В разглеждания случай изглежда, че нито един общ принцип на правото на Съюза не възпрепятства възстановяването на неправомерната и несъвместима помощ, посочена в настоящото решение. По-специално нито Франция, нито заинтересованите страни са представили аргументи в тази връзка.
- (708) Следователно Франция трябва да предприеме всички необходими мерки, за да възстанови от Ryanair, AMS и Jet2 неправомерната помощ, предоставена чрез въпросните споразумения.
- (709) В таблица 20 по-долу са посочени сумите, които според Франция са изплатени от ТПП на Ryanair/AMS до 2011 г. за услугите за маркетинг.

Таблица 20

Суми, изплатени на Ryanair/AMS и Jet2 между 2003 г. и 2013 г.

Година	2003г- .	2004г- .	2005г- .	2006г- .	2007г- .	2008г- .	2009г- .	2010г- .	2011г- .	2012г- .	2013
Ryanair/ AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) В Таблица Table 20 са дадени само общите суми за плащанията, извършвани всяка година по силата на различните споразумения за услуги за маркетинг. Франция обаче не предоставя таблица, показваща връзка между определените в споразуменията суми и действително изплащаните суми всяка година съгласно всяко споразумение.

⁽¹⁹⁹⁾ Решение от 12 юли 1973 г., *Комисията срещу Германия*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, параграф 13.

⁽²⁰⁰⁾ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

⁽²⁰¹⁾ Решение на Съда от 14 септември 1994 г., *Испания срещу Комисията*, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, параграф 75.

⁽²⁰²⁾ Решение на Съда от 17 юни 1999 г., *Белгия срещу Комисията*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, параграфи 64 и 65.

(711) Затова сумите на помощта, които трябва да бъдат възстановени, трябва да се определят както следва:

- Сумите за възстановяване трябва да се изчислят за всяка една от несъвместимите мерки за помощ, посочени в съображение 699. За всяка разглеждана мярка сумата съответства на нетната настояща стойност на всяка мярка, изчислена като сумата от дисконтираните допълнителни парични потоци на година, както е посочено в таблица 15.
- Тъй като Франция не е предоставила надеждно възстановяване на нетната настояща стойност за всяка от мерките, предложеното от Комисията възстановяване (основано на базовия сценарий) ще трябва да служи като база за изчисляване на сумата на помощта, която трябва да бъде възстановена.

(712) За да отрази действителното предимство, от което са се възползвали авиокомпанията и нейните дъщерни дружества съгласно споразуменията, Франция трябва да коригира посочените в съображение 711 суми както следва:

- Франция може да коригира сумата на допълнителните разходи за въздухоплавателни дейности, взети под внимание при изчисляването, въз основа на данни за действително направените плащания, които Франция следва да осигури.
- Франция трябва да вземе предвид разликата между плащанията, действително извършени от авиокомпанията съгласно споразуменията за летищни услуги, както е установено след събитието, и планираните (предварителни) потоци, съответстващи на тези приходни позиции. Тези корекции трябва да се основават на доказателства за действително извършени плащания, които Франция следва да осигури.
- Франция трябва да вземе предвид разликата между плащанията за маркетинг, действително извършени към авиокомпанията или към нейните дъщерни дружества съгласно споразумението за услуги за маркетинг, както е установено след събитието, и съответните планирани (предварителни) разходи за маркетинг. Тези корекции трябва да се основават на доказателства за действително извършени плащания, които Франция следва да осигури.
- Франция трябва да вземе предвид разликата между планирания (предварителен) срок на валидност на различните споразумения (споразумения за летищни услуги и споразумения за услуги за маркетинг) и техния действителен срок. В случай на предсрочно прекратяване на някои от споразуменията, авиокомпанията по принцип не е получила плащания по тях и не се е ползвала от достъп до летищната инфраструктура и наземно обслужване съгласно тези споразумения. Тези корекции трябва да се основават на доказателства за действително извършени плащания, които Франция следва да осигури.

(713) Както е обяснено в съображение 451, Комисията счита, че за целите на прилагането на правилата за държавна помощ Ryanair и AMS представляват една стопанска единица, и че споразуменията за услуги за маркетинг и споразуменията за летищни услуги, подписани заедно, трябва да се разглеждат като представляващи една сделка между тази стопанска единица и ТПП. Затова Комисията счита, че Ryanair и AMS са солидарно отговорни за възстановяването на помощта, получена по силата на споразуменията, подписани между 2003 г. и 2011 г. (преди датата на приемане на решението за откриване на процедурата, посочена в съображение 4, тоест 8 февруари 2012 г.). За разлика от това само Ryanair е задължена да върне помощта съгласно групата споразумения 1-А и споразумение В, тъй като те са сключени директно между ТПП и Ryanair без участието на AMS.

(714) Помощта, която трябва да бъде възстановена от Jet2, трябва да следва същите методически принципи, изложени в съображения 711—713. Тъй като помощта, която трябва да бъде възстановена от Jet2, не може да надхвърля 200 000 евро, не може да се изключи, че е възможно сумата на тази помощ да е под праговата стойност за освобождаване от изискването за уведомяване, посочена в Регламента за помощта *de minimis* ⁽²⁰³⁾. По време на официалната процедура по разследване обаче нито френските власти, нито заинтересованите страни са имали претенции, че е възможно да се приложи този регламент.

(715) Френските власти трябва да възстановят горепосочените суми в срок от четири месеца, считано от датата на нотифициране на настоящото решение.

⁽²⁰³⁾ Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis* (ОВ L 352, 24.12.2013 г., стр. 1).

- (716) Освен това френските власти трябва да прибавят към сумата на помощта сумата на лихвата за възстановяване, която трябва да се изчисли от датата, на която въпросната помощ е предоставена на дружеството, а именно от всяка действителна дата на изплащане на помощта, до датата на нейното действително възстановяване ⁽²⁰⁴⁾, в съответствие с Глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията, изменен с Регламент (ЕС) № 2015/2282 на Комисията ⁽²⁰⁵⁾. Тъй като в конкретния случай потоците, съставляващи тази помощ, са сложни и възникват на няколко дати през годината, а за някои категории приходи са дори непрекъснати, Комисията счита, че е приемливо при изчисляване на лихвата за възстановяване да се приеме, че моментът на изплащане на съответната помощ е в края на годината, а именно 31 декември на всяка въпросна година.
- (717) Съгласно установената съдебна практика ако една държава членка срещне непредвидени и непредвидими затруднения или узнае за последици, пропуснати от Комисията, тя може да представи тези проблеми за разглеждане от Комисията, заедно с предложения за подходящи поправки. В такива случаи Комисията и държавата членка трябва да работят добросъвестно заедно с цел преодоляване на трудностите при пълно спазване на разпоредбите на ДФЕС ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Комисията приканва Франция да ѝ представи всеки проблем, който може да срещне при изпълнението на настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Подлежащите на връщане аванси, предоставени от общото подразделение на Търговско-промишлената палата на La Rochelle на нейното летищно подразделение от 2001 г. до 2012 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази държавна помощ е била неправомерно предоставена от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
2. Заниженото фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на Търговско-промишлената палата на La Rochelle на нейното летищно подразделение от 2001 г. до 2005 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази държавна помощ е била неправомерно предоставена от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
3. Финансовите средства, предоставени от департамент Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle и регион Poitou-Charentes на летище La Rochelle за дейност за популяризиране, извършвана от летище La Rochelle, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази държавна помощ е била неправомерно предоставена от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
4. Безвъзмездните средства за инвестиции, предоставени от Общия съвет на Charente-Maritime, Регионалният съвет на Poitou-Charentes, Communauté d'agglomération de La Rochelle и ЕФРР между 2001 г. и 2005 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази държавна помощ е била неправомерно предоставена от Франция в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
5. Възнаграждението за услуги, предоставени на летище Rochefort/Saint-Agnant от Търговско-промишлената палата на La Rochelle, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

⁽²⁰⁴⁾ Вж. член 16, параграф 2 от Регламент 2015/1589 (цитиран в бележка под линия 175).

⁽²⁰⁵⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1), и Регламент (ЕС) 2015/2282 на Комисията от 27 ноември 2015 година за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията по отношение на формулярите за уведомяване и формулярите за информация (ОВ L 325, 10.12.2015 г., стр. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Вж. например съдебното решение от 2 февруари 1989 г., *Комисията срещу Германия*, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, параграф 9 и съдебното решение от 4 април 1995 г., *Комисията срещу Италия*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, параграф 17.

6. Предполагамото занижено фактуриране на услуги, предоставени от общото подразделение на Търговско-промишлената палата на La Rochelle на нейното летищно подразделение от 2006 г. до 2012 г., не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
7. Субсидиите, предоставени от FIATA за дейности, свързани със задачи на публичната власт, изпълнявани от летище La Rochelle, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
8. Държавната помощ, посочена в параграфи 1—4, е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

1. Споразуменията за летищни услуги, сключени между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair съответно на 1 февруари 2007 г. и на 13 януари 2010 г., не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
2. Споразумението за летищни услуги, сключено между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Aer Arann за маршрута до Cork (Ирландия), не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
3. Споразумението за летищни услуги, сключено на 18 март 2009 г. между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Flybe за маршрута до Glasgow (Шотландия), не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
4. Мерките за популяризиране и разходите за комуникации, свързани с авиокомпанията Buzz и посочени в доклада на CRC, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
5. Предполагаемите услуги за маркетинг, осигурени от easyJet и посочени в доклада на CRC, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

1. Следните мерки, които включват държавна помощ, неправомерно предоставена от Франция съвместно на Ryanair и Airport Marketing Services в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, са несъвместими с вътрешния пазар:
 - а) споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за летищни услуги, подписано на 10 декември 2003 г., и споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за услуги за маркетинг, подписано на 1 декември 2003 г.;
 - б) споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за услуги за маркетинг, подписано на 1 януари 2004 г.;
 - в) споразуменията между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за летищни услуги, подписани на 1 май 2006 г., и споразуменията между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписани на 1 април 2006 г.;
 - г) подписаното на 1 юни 2007 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 1 април 2006 г.;
 - д) споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 21 септември 2007 г.;
 - е) споразуменията между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписани на 17 септември 2009 г.;

- ж) подписаното на 1 февруари 2010 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за летищни услуги, подписано на 13 януари 2010 г., и споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 25 февруари 2010 г.;
 - з) подписаното на 23 юни 2010 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 25 февруари 2010 г.;
 - и) подписаното на 28 януари 2011 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Ryanair за летищни услуги, подписано на 13 януари 2010 г., и подписаното на 11 февруари 2011 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 25 февруари 2010 г.;
 - й) подписаното на 11 февруари 2011 г. изменение на споразумението между Търговско-промишлената палата на La Rochelle и Airport Marketing Services за услуги за маркетинг, подписано на 25 февруари 2010 г.
2. Държавната помощ, предоставена неправомерно от Франция на Jet2 в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз съгласно споразумението за летищни услуги и услуги за маркетинг, сключено от Търговско-промишлената палата на La Rochelle с Jet2 на 4 юли 2008 г., е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 4

1. Франция възстановява държавната помощ, посочена в член 3, от бенефициерите. Ryanair и Airport Marketing Services са солидарно отговорни за възстановяване на помощта, посочена в член 3, параграф 1.
2. Върху подлежащите на възстановяване суми се начислява лихва от датата, на която помощта е била изплатена на бенефициерите, до датата, на която тя е действително възстановена.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Франция отменя всички неизвършени плащания по посочената в член 1 помощ, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 5

1. Възстановяването на помощта съгласно член 3 се извършва незабавно и ефективно.
2. Франция осигурява изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

Член 6

1. В срок от два месеца от датата на уведомлението за настоящото решение Франция изпраща на Комисията следната информация:
 - а) размер на помощта, която трябва да бъде възстановена съгласно член 4;
 - б) изчисление на лихвата по възстановяването;
 - в) подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - г) документи, доказващи, че бенефициерите са официално уведомени да възстановят помощта.
2. Франция уведомява Комисията за напредъка по националните мерки, предприети съгласно настоящото решение, до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 3. При поискване от страна на Комисията Франция незабавно представя информация за вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и на лихвите, които вече са възстановени от бенефициерите.

Член 7

Адресат на настоящото решение е Френската република

Съставено в Брюксел на 26 юли 2022 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията
