

СЪОБЩЕНИЕ 2005/С 312/01 НА КОМИСИЯТА

РЪКОВОДНИ НАСОКИ НА ОБЩНОСТТА ЗА ФИНАНСИРАНЕТО НА ЛЕТИЩА И ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА ДЪРЖАВНИ ПЪРВОНАЧАЛНИ ПОМОЩИ ЗА АВИАКОМПАНИИ, ОПЕРАРАЦИ ПРИ РЕГИОНАЛНИ ЛЕТИЩА

(Текст от значение за ЕИП)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Общи положения

(1) Тези насоки представляват част от общия план за създаване на Единно европейско въздушно пространство, върху което Комисията работи вече повече от 10 години. Пакетът от мерки за либерализация, познат като “третия авиационен пакет”, в сила от 1993 г., предостави на всички въздушни превозвачи, притежаващи лиценз на Общността, неограничен достъп до вътрешния пазар на Общността със свобода на тарифите от месец април 1997 г.¹ В резултат, за да гарантират на гражданите непрекъснато качествено обслужване на достъпни цени на цялата си територия, държавите-членки, които желаят, въвеждат задължения, свързани с извършване на обществени услуги, отнасящи се до честота, точност на обслужването, наличност на места или преференциални тарифи за определени категории потребители в рамките на ясна юридическа рамка. Тези публични задължения са дали възможност на въздушния транспорт да допринесе значително за икономическото и социално сближаване и за балансираното развитие на регионите.

(2) Освен това, бяха предприети мерки в области като разпределяне на слотовете², наземно обслужване³ и компютъризирани резервационни системи⁴, за да се подкрепи либерализирането на този пазар и да се позволи на бизнеса да се конкурира при равни условия. Нови целеви предложения ще бъдат направени в най-кратки срокове във връзка със слотовете (за първи път ще бъде предложен пазарен механизъм за разпределяне на слотовете с цел да се увеличи мобилността на натоварените летища), равния достъп до компютъризираните резервационни системи и наземното обслужване.

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

² Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата на Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

³ Директива 96/67/ЕС на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).

⁴ Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (ОВ L 220, 29.07.1989 г.).

Последното предложение цели да повиши конкуренцията между доставчиците на обслужване, като улесни техния достъп до пазара.

(3) В същото време, развитието на индустрията, което очевидно има силно влияние върху дейностите и поведението на традиционните авиокомпании или националните превозвачи, е съпроводено от строг контрол върху държавната помощ. Прилагането на принципа на еднократната помощ за реструктуриране (принципа „един път – последен път“) позволи на полесно адаптиращите се авиокомпании да осъществят прехода от сравнително протекционен оперативен режим към конкуриране като обикновени участници на пазара. Това доведе до важно реструктуриране на цялата авиационна индустрия, мярка, която стана още по-наложителна след събитията от 11 септември 2001 г., чиито последици върху въздушния транспорт бяха значителни. Примери за консолидация в индустрията са наскоро обединените се авиокомпании Air France/Alitalia, Lufthansa/Austrian Airlines и Iberia/British airways, както и скорошното сливане на Air France и KLM.

(4) Решенията “Open skies” на Съда на ЕО¹ също дадоха нов тласък на авиационната индустрия, като потвърдиха, че Общността има правомощия да води международни преговори в областта на гражданската авиация. Значението на тези решения е голямо, тъй като те ще насърчат консолидирането на европейските авиокомпании в Общността и ще повишат възможностите им при конкуриране с авиокомпании на трети страни.

(5) В последните години се наблюдават две други значими събития на европейския авиационен пазар. Едното от тях е възникването в рамките на Общността на редица компании, предлагащи промоционални тарифи, подпомогнати от нискотарифни структури. Другото е тласъкът от страна на летищата в последните години за осигуряване на нови въздушни връзки.

1.2. Развитие на летищния сектор

(6) Първоначалното развитие на летищата често се е определяло от чисто териториални съображения или, в някои случаи, от военни изисквания. Тези съображения за планиране на използваната земя може все още да съществуват в някои случаи, но в много други случаи летищата са прехвърлени от държавен към регионален контрол, понякога се управляват от публични компании или дори от частния сектор. Процесът на прехвърляне към частния сектор обикновено е под формата на приватизация или постепенно отваряне на дружеството за частни капитали.

(7) По тази причина летищната индустрия в Общността претърпява фундаментални устройствени промени, които отразяват не само интересите на частните инвеститори в летищния сектор, но също така и промяната в отношението на част от държавните органи относно приноса на частните

¹ Дела C-466/98 до C-469/98, C-471/98 и C-472/98 *Commission v. The United Kingdom, Denmark, Sweden, Finland, Belgium and Luxembourg respectively* [2002] ECR I-9427 до 9741.

инвестиции към развитието на летищата. Това развитие води до по-голяма диверсификация и сложност на функциите, предприемани от летищата.

(8) Това развитие, обаче, се отразява на летищата в ЕС по различен начин. Седемте най-големи летища в ЕС поемат повече от една трета от целия трафик в ЕС, а 23-те най-големи летища поемат повече от две трети¹ от трафика. Въпреки че те са основните доставчици на инфраструктура за летищната индустрия, тези летища са се превърнали в много ефективни търговски оператори. От друга страна, повечето малки летища в ЕС са все още притежание на държавните органи и се управляват от тях в интерес на обществото. В резултат, влиянието на дейността на едно летище върху дейността на другите летища и върху търговията между държавите-членки се различава в голяма степен в зависимост от категорията, към която то принадлежи (виж Видове летища, раздел 1.2.1 по-долу).

(9) Освен това, в повечето случаи се смята, че летищата могат да имат влияние върху развитието на местната икономика и върху развитието на местните услуги като образование и здравеопазване. Те също така играят важна роля за интеграцията на отдалечените региони на Европа. Пътническите и товарните услуги могат да бъдат жизненоважни за конкурентоспособността и развитието в някои региони. Летищата, които осигуряват качествени услуги, могат да привличат авиокомпании и по този начин да осигуряват търговска дейност и икономическо, социално и регионално сближаване в рамките на ЕС.

(10) Въпреки това, Комисията отбелязва, че въздушният транспорт не е единственият двигател на развитието от гледна точка на достъпност до регионите. Високоскоростните влакове също осигуряват значителен принос към социалното и икономическо сближаване в ЕС, особено между големи регионални градове. Както е подчертано в Бялата Книга през 2001 г.², комбинирането на железопътен и въздушен транспорт, които да се допълват, а не да се конкурират, и високоскоростни влакове, които свързват градовете, със сигурност значително ще повишат капацитета.

1.2.1. Видове летища

(11) В летищната индустрия понастоящем съществуват няколко нива на конкуренция между различните видове летища. Това е ключов фактор при проучването на държавната помощ и налага да се разгледа степента, до която конкуренцията би могла да се наруши и да се окаже влияние върху единния пазар. Сценариите на конкуренция се оценяват по отделно в зависимост от разглеждания пазар. Изследването³ обаче показва, че обикновено *първостепенните международни центрове* се конкурират с подобни летища на всички разглеждани пазари, като нивото на конкуренция зависи от фактори като претовареност и наличие на алтернативен транспорт, или, в определени

¹ Въз основа на данни от Международния летищен съвет за 2004 г относно ЕС-25.

² Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решаване, COM (2001) 370, 12.9.2001.

³ Study on competition between airports and the application of State aid rules”, Cranfield University, Juni 2002.

случаи (виж по-долу), се конкурират с големи регионални летища. *Големите регионални летища* може да се конкурират не само с други големи регионални летища, но също така и с първостепенните центрове на Общността и наземния транспорт, особено ако има и висококачествен наземен достъп до летището. Това изследване показва също така, че *малките летища* общо взето не се конкурират с други летища с изключение, понякога, със съседни летища с подобен размер, когато пазарите им се препокриват.

(12) На практика, Решението на Съвета и на Европейския парламент относно насоките на Общността за развитието на транспортната трансевропейска мрежа¹ определя три категории летища:

- международни точки на свързване (обикновено с пътничопоток не по-малък от 5 000 000 пътници годишно),

- точки на свързване в Общността (обикновено с пътничопоток между 1 000 000 и 4 999 999 пътници годишно), и

- регионални точки на свързване и точки за достъп (обикновено с пътничопоток между 250 000 и 999 999 пътници годишно).

(13) Комитетът на регионите, от своя страна, предложи в своето Становище за прогнозите от 2 юли 2003 г. относно капацитета на регионалните летища, европейските летища да се разделят на пет категории²:

- първостепенни летищни центрове (над 25 милиона пътници, четири летища), поемащи приблизително 30% от европейския въздушен трафик,

- национални летища (от 10 до 25 милиона пътници, 16 летища), поемащи приблизително 35% от европейския въздушен трафик.

- 15 летища с от 5 до 10 милиона пътници, поемащи приблизително 14% от европейския въздушен трафик,

- 57 летища с от 1 до 5 милиона пътници, поемащи приблизително 17% от европейския въздушен трафик,

- 67 летища с от 200 000 до 1 милион пътници, поемащи приблизително 4% от европейския въздушен трафик³.

(14) Според Комитета на регионите, регионалните летища обикновено попадат в последните две категории, но някои летища от третата категория също могат да бъдат считани за регионални летища.

¹ Решение на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. за насоки на Общността за развитието на транспортната трансевропейска мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., приложение II, раздел б).

² Становище на Комитета от 2 юли 2003 г. относно капацитета на регионалните летища (CdR 393/2002 fin).

³ NB: Има приблизително 200 летища с пътничопоток по-малко от 200 000 пътници годишно.

(15) Комисията счита, че има широко препокриване в тези две класификационни схеми и за целите на настоящите насоки е определила следните четири категории:

- категория А, наричани по-нататък “големи летища на Общността” с повече от 10 милиона пътници на година,

- категория В се състои от “националните летища” с годишен пътникопоток между 5 и 10 милиона пътници,

- категория С включва “големите регионални летища” с годишен пътникопоток между 1 и 5 милиона пътници,

- категория D, наричани по-нататък “малки регионални летища” с пътникооборот по-малко от 1 милион пътници годишно.

1.3. Нискотарифни компании

(16) В сравнение с традиционните авиационни превозвачи, пазарният дял на нискотарифните авиокомпани се е покачил от само 4% през 1998 г. до 20.8% през 2004 г., въпреки че този дял се различава в отделните държави-членки¹. През 2004 г. трите основни нискотарифни авиокомпани превозиха над 62 милиона пътници в ЕС².

(17) Комисията приветства това развитие и оценява приноса на тези компании към общото намаляване на цените на въздушния превоз в Европа, по-широката гама услуги и достъпа на по-голяма част от обществото до въздушния превоз. Като орган, който следи за спазването на Договора, Комисията трябва да гарантира спазването на правилата на вътрешния пазар, в частност на правилата за конкуренция, особено що се отнася до държавната помощ. Начините, които използват нискотарифните авиокомпани при преговори за получаване на държавна помощ, независимо дали директно или посредством летищния оператор, повдигат редица въпроси относно прилагането на правилата за конкуренцията по Договора и тези начини са били обект на няколко жалби до Комисията. Това принуди Комисията да приеме скорошното си решение за създаването на авиокомпания Ryanair на Charleroi³. Това доведе до очаквания в рамките на пазара за ясна юридическа рамка, определяща правилата, приложими към тези нови практики.

2. ЦЕЛИ НА НАСТОЯЩИТЕ НАСОКИ И ПРОМЕНИ, В СРАВНЕНИЕ С НАСОКИТЕ ОТ 1994 г.

¹ Над 40% във Великобритания, Ирландия и Словакия, 38% в Испания, над 25% в Белгия, Германия, Италия, Австрия, Унгария и Швеция, 19% във Франция и Гърция, 18% в Чехия и по-малко от 15% в останалите държави-членки. Източник: OAG Летни разписания 2004 г., налични места в полети в рамките на ЕС.

² Ryanair, Easyjet, AirBerlin. Източник: Airclaims.

³ Решение 2004/393/ЕС на Комисията от 12 февруари 2004 г. относно предоставените от регион Валония и Brussels South Charleroi Airport преимущества на авиокомпания Ryanair във връзка с нейното установяване на летище Charleroi (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1).

(18) Насоките на Комисията от 1994 г. за прилагане на членове 92 и 93 от Договора и член 61 от Споразумението на ЕИП за държавна помощ за авиационния сектор¹ (наричани по-нататък насоки за авиационния сектор) не покриват всички нови аспекти, свързани с финансиране на летищата и първоначалната помощ за новооткрити линии.

(19) Те се отнасят почти единствено до условията за отпускане на държавна помощ на авиокомпаниите, чрез ограничаване на пряката оперативна помощ за авиокомпаниите до задължения, свързани с извършване на обществени услуги и до помощ със социален характер. Част II.3 от насоките се отнася до публични инвестиции в инфраструктурата на летищата. В нея се твърди, че “създаването на проекти за (летищна) инфраструктура ... представлява обща мярка за икономическа политика, която не може да бъде контролирана от Комисията съгласно правилата на Договора за държавна помощ. Този общ принцип се прилага само за изграждането на инфраструктури от държавите-членки и не се прилага за помощ, която е в резултат на привилегировано отношение спрямо определени компании относно използване на инфраструктурата.” Тези насоки, следователно, по-скоро допълват, отколкото заместват насоките от 1994 г., като конкретизират по какъв начин трябва да се прилагат правилата за конкуренция към различните начини за финансиране на летищата (виж раздел 4) и към първоначалната помощ за авиокомпаниите, излитащи от регионални летища (виж раздел 5).

(20) С тази цел Комисията взема предвид приноса, който развиващите се регионални летища имат към многобройните политики на Съюза. Следователно:

- нарасналото използване на регионалните летища е предимство при предотвратяването на претовареността на първостепенните европейски центрове. В Бялата Книга “Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решаване”², Комисията обяснява, че “вече съществува конкретен план за действие при претоварване на небето, но претовареността на земята все още не получава необходимото внимание и ангажираност. Почти половината от петдесетте най-големи летища в Европа, обаче, са достигнали или са на прага да достигнат точката на насищане от гледна точка на наземен капацитет”.

- повечето точки на достъп за полети в рамките на Европа увеличават мобилността на европейските граждани;

- развитието на тези летища подпомага също така развитието на икономиката на разглежданите региони.

Регионалните летища, обаче, се сблъскват с по-неблагоприятна ситуация, когато разработват своите услуги, отколкото първостепенните

¹ Насоки на Общността за прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от ЕИП Споразумението за държавни помощи за авиационния сектор (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

² Бяла книга, Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решаване, COM (2001) 370 final.

европейски центрове като Лондон, Париж или Франкфурт. При тях няма голяма авиокомпания, която да съсредоточава дейността си на това летище, за да предложи на пътниците възможно най-много връзки и да се възползва от значителните икономии от мащаба, които такава структура позволява. Те може да не са достигнали до критичния размер, необходим, за да станат достатъчно привлекателни. Освен това, регионалните летища често трябва да преодоляват лошия имидж и ниската оценка, дължащи се на тяхното местоположение в отдалечените региони на Общността (напр. Азорските острови) или в области, засегнати от икономически кризи (напр. Шарлероа, разположено върху мястото на предишно въглищно находище).

(21) Затова в настоящите насоки Комисията е предприела положителен подход към развиващите се регионални летища, като обезпечава стриктното спазване на принципите на прозрачност, недискриминация и пропорционалност, за да предотврати възможно нарушаване на конкуренцията, което няма да бъде в обществен интерес от гледна точка на публичното инвестиране на средства в регионалните летища и държавната помощ за авиокомпаниите.

(22) Този подход трябва да съответства също така и на главните цели на транспортната политика, по-специално на комбинирането с железопътния транспорт. В последните години Общността допринесе значително, както от политическа, така и от финансова гледна точка, за изпълнението на амбициозни програми за развитието на високоскоростната железопътна мрежа. Високоскоростните влакове представляват много привлекателна алтернатива на въздушния транспорт от гледна точка на време, цена, удобство и устойчиво развитие. Въпреки работата, която остава да бъде извършена за разширяване на високоскоростната железопътна мрежа на цялата територия на ЕС, ние би трябвало да се възползваме от възможността пътуването с високоскоростни влакове да осигури ефективни, висококачествени връзки и да насърчим железопътните и въздушните оператори да си съдействат в съответствие с член 81 от Договора, за да се постигне допълване между двата начина за транспортиране в интерес на потребителите.

(23) Доколкото тези насоки се основават на наличието или отсъствието на помощ, те очертават само информативно общата интерпретация на Комисията по тези въпроси по време на изработването на проекта. Това се прави само с илюстративна цел и без да се нарушава интерпретацията на тази концепция от Съда и Съда на първа инстанция.

3. СФЕРА НА ПРИЛОЖЕНИЕ И ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СЪВМЕСТИМОСТ

3.1. Сфера на приложение и правно основание

(24) Тази рамка дава подробно описание до каква степен и как публичното финансиране на летищата и държавната помощ за откриването на въздушни линии ще се оценяват от Комисията съгласно правилата на

Общността и процедурите по държавната помощ. Комисията ще оценява въз основа на член 86, параграф 2 или член 87, параграф 3, буква а), б) или в) от Договора.

(25) Член 86, параграф 2 от Договора позволява на държавите-членки да правят изключения от правилата на Общността за държавна помощ по отношение на предприятия, които извършват услуги от общ икономически интерес, ако прилагането на такива правила възпрепятства изпълнението, по закон или в действителност, на определени задачи, които са им възложени, и при условие, че развитието на търговията не е засегнато в такава степен, че да противоречи на интересите на Общността.

(26) Член 87, параграф 3 от Договора описва видовете помощ, които биха могли да бъдат обявени за съвместими с Общия пазар. Член 87, параграф 3, букви а) и в) обхваща възможните изключения за помощта, предоставена за насърчаване или улесняване на развитието на определени области и/или определени икономически дейности.

(27) Посредством съобщения и други мерки за регионална помощ, Комисията посочва условията, при които регионалната помощ може да се счита за съвместима с Общия пазар в съответствие с член 87, параграф 3, букви а) и в). Оперативната помощ¹, отпусната на летищата или авиокомпаниите (като първоначална помощ), може да се объяви за съвместима само при изключителни обстоятелства и при спазването на строги условия в непривилегировани региони, т.е. регионите, посочени в член 87, параграф 3, буква а) от Договора, отдалечените региони и рядко населените области².

(28) В съответствие с член 87, параграф 3, буква б) помощта за насърчаване на изпълнението на важен проект от общ европейски интерес може да се счита, че е съвместима с Общия пазар. Специална препратка се прави към проектите за трансевропейски мрежи, които може да включват и летищни проекти.

(29) В случай, че горните условия са неприложими, Комисията ще оценява съвместимостта на помощта, предоставяна на летищата и първоначалната помощ съгласно член 87, параграф 3, буква в). Следващите условия разясняват принципите, които Комисията ще спазва при извършване на оценката.

3.2. Наличие на държавна помощ

3.2.1 Стопанска дейност на летищата

¹ В насоките за държавна помощ за регионите, оперативната помощ е дефинирана като “предназначена да намали текущите разходи на предприятието” (т. 4.15), докато първоначалната инвестиционна помощ се отнася до “инвестиция в основен капитал, свързана със създаването на нова компания, разширяването на съществуваща компания или започването на дейност, която изисква основни промени в продукта или процедурата, осигурени от единицата” (т. 4.4)

² Виж точка 4.15 и следващите точки от насоките за държавна помощ за регионите.

(30) Договорът възприема неутрална позиция относно формата на собственост на летището, която държавата избира – публична или частна. Що се отнася до наличието на държавна помощ, съществен момент е дали бенефициентът участва в стопанска дейност¹. Несъмнено авиокомпаниите извършват стопанска дейност. По същия начин, щом едно летище извършва стопанска дейност, независимо от неговия юридически статут или от начина на финансирането му, то представлява предприятие по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора и следователно се прилагат правилата на Договора за държавната помощ².

(31) В делото “Aéroports de Paris”³, Съдът на ЕО постанови, че летищното управление и оперативните дейности, включващи летищно обслужване на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги в рамките на летищата, са стопанска дейност, защото се състоят в осигуряване на летищно оборудване за авиокомпаниите и за различните доставчици на услуги на цена, която се определя свободно от ръководителя, и не попадат в рамките на официалните правомощия, които то притежава в ролята на публична власт и са отделими от неговите дейности при упражняването на такива правомощия. Следователно, летищният оператор, по принцип извършва стопанска дейност по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, към който се прилагат правилата за държавна помощ.

(32) Не е задължително всички дейности на летищния оператор да са от икономическо естество. Необходимо е да се прави разлика между неговите дейности и да се установи до каква степен дейностите му имат икономически характер⁴.

(33) Съдът на ЕО счете, че дейностите, които обикновено попадат в отговорностите на държавата при упражняване на официалните ѝ правомощия в ролята на публична власт, не са от икономическо естество и не попадат в сферата на действие на правилата за държавна помощ. Такива дейности включват безопасност, ръководство на въздушното движение, полицията, митниците и др. По принцип, финансирането на тези дейности задължително трябва да се ограничи до компенсация на нарасналите вследствие на дейностите разходи и не може да се използва за друга стопанска дейност⁵. Както бе обяснено от Комисията в Съобщението от 10 октомври 2001 г., относно събитията от 11 септември 2001 г., “Става ясно, че ако определени мерки са наложени директно върху авиокомпаниите и другите оператори,

¹ Според съдебната практика на Съда на ЕО, всяка дейност, състояща се от предлагане на стоки и услуги на даден пазар, е стопанска дейност. Виж Дело C-35/96 *Commission v. Italy* [1998] ECR I-3851 и Дело C-180/98 до C-184/98 *Pavlov* [2000] ECR I-6451.

² Дела C-159/91 и C-160/91, *Poucet and Pistre v. AGF and Cancava* [1993] ECR I-637.

³ Дело T-128/98, *Aéroports de Paris v. Commission of the European Communities* [2000] ECR II-3929, потвърдено в Дело C-82/01 [2002] ECR I-9297, точки 75-79.

⁴ Дело C-364/92 *SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol* [1994] ECR I-43.

⁵ Дело C-343/95 *Calì & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova* [1997] ECR I-1547. Решение на Комисията № 309/2002 от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност – компенсация на разходите, възникнали вследствие на събитията от 11 септември 2001 г. Решение на Комисията № 438/2002 от 16 октомври 2002 г., Помощ за подпомагане на функциите на публичните власти в пристанищния сектор.

като летища, доставчици на наземно обслужване и доставчици на аеронавигационно обслужване, финансирането им от публичните власти не трябва да води до нарастване на оперативната помощ, което е несъвместимо с Договора”.

3.2.2. Летищни дейности, представляващи услуги от общ икономически интерес

(34) Определени стопански дейности, изпълнявани от летищата, може да бъдат разглеждани от публичната власт като представляващи услуга от общ икономически интерес. В този случай властите налагат определени обществени задължения на летищния оператор, за да осигурят, че общия икономически интерес е съответно обслужен. В такива условия, летищният оператор може да бъде компенсиран от публичните власти за допълнителните разходи, възникнали от изпълнение на общественото задължение. Не е невъзможно, в изключителни случаи, цялостното управление на летището да се счита за услуга от общ икономически интерес. В такъв случай, публичната власт може да наложи задължения, свързани с извършване на обществена услуга, на летището, например летище, намиращо се в изолирана област, и може да реши да плати компенсации за тези задължения. Трябва да се отбележи обаче, че цялостното управление на летището като услуга от общ икономически интерес не би трябвало да обхваща дейности, които не са пряко свързани с основната му дейност и които не са изброени в параграф 53, точка (iv).

(35) По този повод Комисията насочва вниманието към решението на Съда по делото *Altmark*¹, което създаде прецедент в тази връзка. Съдът постанови, че компенсацията за обществена услуга не представлява държавна помощ по смисъла на член 87 от Договора, ако са изпълнени следните четири условия:

1. предприятието реципиент трябва да има задължения, свързани с извършване на обществена услуга, и задълженията трябва да са ясно дефинирани;

2. параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да са предварително установени по обективен и прозрачен начин;

3. компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване на всички или част от възникналите разходи при изпълнение на общественото задължение, вземайки предвид съответните приходи и приемлива печалба от изпълнението на тези задължения; и

4. в случаите, когато предприятието, което изпълнява задълженията, свързани с извършване на обществена услуга, не е избрано вследствие на процедура за обществена поръчка, която би позволила да се избере изпълнител, способен да извърши услугите на най-ниската цена, размерът на нужната компенсация трябва да се определи въз основа на анализ на

¹ Дело C-280/00 *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark* [2003] ECR I-7747.

разходите, които биха възникнали, ако типично предприятие, добре управлявано и разполагащо с транспортни средства, така че да може да отговаря на необходимите изисквания на обществената услуга, изпълнява тези задължения, вземайки под внимание съответните приходи и приемлива печалба за изпълнение на задълженията.

(36) Компенсацията на летището за възложени задължения, свързани с извършване на обществена услуга, не се счита за държавна помощ в случаите, в които отговаря на условията, постановени от решението по делото Алтмарк.

(37) Друго публично финансиране на летищата, освен описаното по-горе, може да представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1, ако се отразява на конкуренцията и търговията в Общността.

3.2.3. Последствия от финансирането на летища върху конкуренцията и търговията между държавите-членки

(38) Конкуренцията между летищата може да се оцени от гледна точка на критериите за избор на авиокомпаниите, и по-специално чрез сравняване на фактори като видове летищни услуги, които се осигуряват, и клиентите, населението или стопанската дейност, претовареността, наличието на наземен достъп и също така нивото на таксите за използване на летищната инфраструктура и услугите. Размерът на таксите е ключов фактор, тъй като предоставените на летището публични средства могат да се използват за поддържане на летищните такси на изкуствено занижено ниво, за да се привлече въздушен трафик, което може значително да наруши конкуренцията.

(39) Въз основа на тези насоки обаче, Комисията счита, че категориите, определени в раздел 1.2.1, могат да укажат степента, до която летищата се конкурират едно с друго и следователно и степента, до която публичното финансиране на летището може да наруши конкуренцията.

Така публичните финанси, предоставени на националните летища и на летищата в Общността (категории А и В), обикновено ще се считат за нарушаващи или заплашващи да нарушат конкуренцията и влияещи на търговията между държавите-членки. И обратно, 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.

(40) Извън тези общи указания обаче, не е възможно да се установят правила, които да са валидни за всеки възможен случай, особено за летища от категории С и D.

Поради тази причина, всяка мярка, която е възможно да представлява държавна помощ, трябва да бъде обявявана, така че да може да се проучи нейното влияние върху конкуренцията и търговията между държавите-членки и, когато е уместно, нейната съвместимост.

(41) Като изключение, когато на летища от категория D е поверена дейност от общ икономически интерес, Комисията е решила да изключи компенсацията за обществени услуги, представляваща държавна помощ, предоставена им при предишно уведомяване за задължение, и да ги обяви за съвместими, доколкото те отговарят на определени условия¹.

3.2.4. Принципът на частния инвеститор в пазарната икономика

(42) Член 295 от Римския договор гласи, че Договорът по никакъв начин не ощетява правилата, управляващи системата на имуществено състояние в държавите-членки. Държавите-членки могат да притежават и управляват предприятия и могат да закупуват акции или да участват по друг начин в публични или частни предприятия.

(43) Този принцип означава, че с дейността си Комисията не може да наказва или да предоставя по-благоклонно отношение към публичните власти, които имат участие в капитала на определени компании. Също така, не е в компетенциите на Комисията да прави преценки за избора на финансиране, който правят предприятията.

(44) Следователно, настоящите насоки не правят разлика между видовете бенефициенти по отношение на тяхната правна структура или принадлежността им към частния или публичния сектор и указанията към летищата или компаниите, които ги управляват, се отнасят за всички типове правни субекти.

(45) Освен това, принципите на недискриминация и равенство не освобождават публичните власти или публичните компании от прилагането на правилата за конкуренция.

(46) Като цяло, независимо дали публичните средства подпомагат летището или са предоставени, пряко или косвено, чрез публичните власти на авиокомпаниите, Комисията ще оценява дали те представляват помощ, като установи дали “при подобни условия частен акционер, вземайки предвид предвидимостта за получаване на възвръщаемост и пренебрегвайки всички социални, регионално-политически и секторни съображения, би записал участие в разглеждания капитал”.²

(47) Съдът е постановил, че “принципът на равенство, на който се позовават правителствата, относно връзката между публичните и частните предприятия като цяло, предполага, че те са в сходни ситуации. (...) частните предприятия определят своите индустриални и търговски стратегии, вземайки под внимание по-специално изискванията за доходност. Решенията на публичните предприятия, от друга страна, могат да се повлияят от различни

¹ Решение на Комисията от 13 юли 2005 г. относно прилагането на член 86 от Договора към държавната помощ, предоставена под формата на компенсация за обществена услуга на определени предприятия, на които е поверено извършването на услуги от общ икономически интерес.

² Дело 40/85 *Kingdom of Belgium v. Commission* [1986] ECR I-2321.

фактори в рамките на изпълнението на цели от обществен интерес от публичните власти, които може да окажат влияние върху тези решения.”¹ Така концепцията за предвидима доходност за оператора, който ефективно осигурява средствата като участник на пазара, е от изключителна важност.

(48) Съдът е постановил също така, че поведението на публичен инвеститор трябва да се сравнява с това на частния инвеститор, който преследва структурна политика, независимо дали е обща или секторна, и се ръководи от перспективите за доходност в дългосрочен план.² Тези съображения се отнасят особено до инвестиране в инфраструктурата.

(49) Всички държавни ресурси, използвани от държавите-членки или публичните власти с цел подпомагане на летищни оператори или авиокомпании, трябва, следователно, да бъдат оценени във връзка с тези принципи. В случаите, в които държавите-членки или публичните власти действат както биха действали частни икономически субекти, тези предимства няма да представляват държавна помощ.

(50) От друга страна, ако обществените ресурси са предоставени на компания при по-благоприятни условия (т.е. икономически погледнато, на по-ниска цена) отколкото биха били предоставени от частен икономически субект на компания в подобно финансово състояние и изправена пред подобна конкуренция, тази компания получава помощ, която представлява държавна помощ.

(51) От гледна точка на първоначалната помощ е възможно обществено летище да предостави на авиокомпания финансови предимства от собствените си ресурси, придобити от търговската му дейност, което няма да представлява държавна помощ, ако летището докаже, че действа като частен инвеститор, например като представи бизнес план, показващ предвижданията за доходност от неговата летищна икономическа дейност. И обратно, ако частно летище предоставя средства, което на практика не се различава от преразпределение на публични средства, предоставени му за тази цел от държавна структура, тези субсидии трябва да се считат за държавна помощ, ако решението за преразпределение на публичните средства е взето от публичните власти.

(52) Прилагането на принципа на частния инвеститор, и следователно отсъствието на помощ, предполага надеждност на целия икономически модел на оператора, действащ като частен инвеститор: летище, което не финансира своите инвестиции или не плаща съответните такси, или чиито оперативни разходи се покриват от публични средства повече и над задължението, което е поел в обществен интерес, обикновено не може да се счита за частен субект в пазарната икономика, като това подлежи на оценка във всеки отделен случай;

¹ Обединени Дела 188/80 до 190/80 *French Republic, Italian Republic and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Commission of the European Communities* [1982] ECR 2571, точка 21 от Мотивите.

² Дело C-305/89 *Italy v. Commission (Alfa Romeo)* [1991] ECR I-1603, точка 20. Дело T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale v. Commission* [2003] ECR II-435, точки 250-270.

следователно, изключително трудно е да се приложи тази аргументация към подобен оператор.

4. ФИНАНСИРАНЕ НА ЛЕТИЩА

(53) Летищните дейности могат да се категоризират по следния начин:

(i) изграждане на летищна инфраструктура и съоръжения (писти за излитане и кацане, терминали, хангари, контролна кула) или оборудване, което директно ги подпомага (пожарогасително оборудване, съоръжения за сигурност и безопасност);

(ii) експлоатация на инфраструктурата, обхващаща поддръжка и управление на летищната инфраструктура;

(iii) осигуряване на летищни услуги, подпомагащи въздушния транспорт, като наземно обслужване и използване на съответната инфраструктура, пожарогасителни услуги, услуги при спешни случаи, услуги по сигурността и др.; и

(iv) извършване на търговски дейности, които не са пряко свързани с основните дейности на летището, включително застрояване, финансиране, използване и отдаване под наем на земя и сгради, не само за офиси и складове, но също така и за хотели и индустриални предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги. Тъй като това не са транспортни дейности, публичното им финансиране не се разглежда в тези насоки и ще се оценява въз основа на съответните секторни и общи правила.

(54) Настоящите насоки се прилагат към всички дейности на летищата, с изключение на безопасността, ръководството на въздушното движение и други дейности, за които държавата-членка е отговорна като част от нейните официални правомощия като публична власт.¹

4.1. Финансиране на летищна инфраструктура

(55) Този раздел касае помощта за изграждане на летищна инфраструктура и съоръжения или оборудване, което пряко ги подпомага, както е описано в параграфи 53 (i) и (54) по-горе.

(56) Инфраструктурата е основата на стопанската дейност, извършвана от летищния оператор. Тя също така представлява един от начините, по които държавата може да повлияе върху регионалното икономическо развитие, политиката на планиране на използване на земята, транспортната политика и др.

¹ Виж Решение № 309/2002 на Комисията – Франция: Авиационна безопасност – компенсация за разходите, последвали събитията от 11 септември 2001 г.

(57) Всеки летищен оператор, който извършва стопанска дейност по смисъла на постановлението на Съда, представено в параграф 30, би трябвало да финансира със собствени ресурси разходите за използване или изграждане на инфраструктурата, която управлява. Затова осигуряването на летищна инфраструктура на оператор от държава-членка (включително регионални или местни власти), която не действа като частен инвеститор без съответно финансово съображение, или предоставянето на летищен оператор на публични средства, предвидени за финансиране на инфраструктурата, може да даде на това летище икономическо предимство спрямо неговите конкуренти и следователно това трябва да бъде обявено и проучено от гледна точка на правилата за държавна помощ.

(58) Комисията вече е имала възможност да обясни подробно условията, при които дейности като продажба на земя или сгради¹ или приватизацията на предприятие², по нейно мнение, изключват възможността за държавна помощ. Обикновено такъв е случаят, когато тези дейности се извършват при пазарни цени, особено когато цената е определена в резултат на достатъчно добре оповестена, отворена, безусловна и недискриминационна тръжна процедура, която осигурява еднакво третиране на потенциалните кандидати. Без да се нарушават задълженията, произтичащи от правилата и принципите при публичното придобиване и концесиите, в случаите, когато са приложими, същите аргументи се прилагат и към продажбата или осигуряването на инфраструктура от публичните власти *mutatis mutandis*.

(59) Във всеки случай не е възможно да се изключи възможността определени случаи да съдържат елементи на помощ. Например възможно е да има помощ, ако разглежданата инфраструктура е била предоставена на предварително определен ръководител, който е спечелил необосновано предимство от това, или ако купувачът получи необосновано предимство от неоправдана разлика между продажната цена и цената на изграждането.

(60) В частност, когато допълнителна инфраструктура, която не е била планирана при предоставянето на съществуващата инфраструктура, е предоставена на летищния оператор, операторът трябва да плаща наем на пазарни цени, съизмерим с разходите за новата инфраструктура и продължителността на нейното използване. Освен това, ако в първоначалния договор не е включено допълнително развитие на инфраструктурата, допълнителната инфраструктура трябва да е тясно свързана с използването на съществуващата инфраструктура и основанийето на договора не трябва да се променя.

(61) Ако не е възможно да се изключи възможността за държавна помощ, съответната мярка трябва да бъде обявена. Ако се потвърди, че мярката включва помощ, подобна помощ може да бъде обявена за съвместима, особено съгласно членове 87, параграф 3, букви а) и б) или в) или

¹ Съобщение на Комисията относно елементите на държавна помощ при продажба на земя или сгради от публичните власти, ОВ С 209, 10 юли 1997, стр. 3-5.

² Доклад на Европейската комисия относно политиката на конкуренция, 1993, параграфи 402 и 403.

86, параграф 2 и, където е приложим, съгласно правилника им за прилагане. Засега Комисията ще разглежда по-специално дали:

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

- инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел,

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

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

- развитието на търговията не се е повлияло в степен, която да противоречи на интереса на Общността.

4.2. Помощ за експлоатация на летищната инфраструктура

(62) По принцип Комисията счита, че летищният оператор, както при всеки друг бизнес, би трябвало да поема текущите разходи по поддръжката на летищната инфраструктура за сметка на собствените си ресурси. Всякакъв вид публично финансиране на тези услуги би намалило разходите, които обикновено се поемат от летищния оператор при изпълнение на текущите му дейности.

(63) Подобно финансиране не представлява държавна помощ, ако е под формата на компенсация за обществени услуги, предоставена за управлението на летището съгласно условията, установени от решението по делото Алтмарк¹. В други случаи, оперативните субсидии представляват държавна оперативна помощ. Както е посочено в част 3.1 от настоящите насоки, такава помощ може да бъде обявена за съвместима само въз основа на член 87, параграф 3, буква а) или в) при определени условия в региони в неблагоприятно положение или въз основа на член 86, параграф 2, ако тя отговаря на определени условия, които гарантират, че помощта е необходима за извършването на услуга от общ икономически интерес и не влияе на търговията в степен, която да противоречи на интереса на Общността.

(64) По отношение на прилагането на член 89, параграф 2, както е посочено в параграф 40 от настоящите насоки, Комисията е решила да счита компенсацията за обществени услуги, представляваща държавна помощ, предоставена на летищата от категория D, за съвместима само ако са изпълнени определени условия. Всякаква компенсация за обществени услуги, представляваща държавна помощ, предоставена на големи летища (категории

¹ Виж бележка 3 под линия на стр. 13.

А, В или С) или която не покрива критериите и условията на това решение, трябва да бъде обявена и проучена във всеки отделен случай.

(65) Комисията ще проверява дали на летището наистина е възложено изпълнението на услуга от общ икономически интерес и дали компенсацията не превишава необходимото за покриване на възникналите разходи при изпълнение на публичното задължение, вземайки под внимание съответните приходи и приемливата печалба.

(66) Средствата, отпуснати на летището за извършване на обществена услуга, трябва да бъдат отразени в един или повече официални документи, чиято форма може да бъде определена от всяка държава-членка. Тези документи трябва да съдържат цялата информация, необходима за установяване на специфичните за обществените услуги разходи и по-специално, трябва да уточняват:

- характера на общественото задължение,
- операторите и разглежданата област,
- характера на всякакви специални или изключителни права, предоставени на летището,
- разпоредбите за изчисляване, контролиране и преразглеждане на компенсацията,
- средствата за предотвратяване или коригиране на подценени или надценени компенсации.

(67) При изчисляване на размера на компенсацията, приходите и разходите, които се взимат предвид, трябва да включват всички приходи и разходи, свързани с извършването на услуга от общ икономически интерес. Ако разглежданият летищен оператор има други специални или изключителни права, свързани с услугата от общ икономически интерес, свързаните с това разходи също трябва да бъдат включени. Затова трябва да съществува прозрачна счетоводна система и разделение между счетоводните сметки за различните дейности на оператора¹.

4.3. Помощ за летищни услуги

(68) Наземното обслужване е търговска дейност, отворена за конкуренция при над два милиона пътници годишно съгласно Директива 96/67/ЕС².

¹ Рамката на Общността за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга от 13 юли 2005 г., въпреки че не се отнася за транспортния сектор, може да укаже начините за прилагане на параграфи 65-67.

² Виж бележка под линия 3 на стр. 1.

Летищен оператор, който действа като доставчик на наземно обслужване, може да начислява различни такси за наземно обслужване на авиокомпаниите, ако тези такси отразяват различните разходи, свързани с характера или с мащаба на предоставените услуги¹.

(69) До прага от два милиона пътници летищният оператор, действащ като доставчик на услуги, може да разпределя различните си източници на печалби и загуби между чисто търговските дейности (като наземното обслужване или управлението на паркинги за коли), с изключение на публичните средства, предоставени му в качеството му на летищна власт или изпълнител на услуга от общ икономически интерес. При отсъствието на конкуренция в наземното обслужване, обаче, летището трябва да прояви изключително внимание да не нарушава национални разпоредби или разпоредби на Общността, и в частност, да не злоупотребява с господстващото си положение на пазара, което нарушава разпоредбите на член 82 от Договора (който забранява на предприятията в господстващо положение в рамките на общия пазар или на по-голямата част от него да поставят различни условия при еквивалентни сделки с различни авиокомпаниии, като по този начин ги поставят в условията на неравнопоставена конкуренция).

(70) Над прага от два милиона пътници наземното обслужване трябва да е самофинансиращо се и не трябва да бъде субсидирано от другите търговски дейности на летището или от публични средства, предоставени на това летище в качеството му на летищна власт или на изпълнител на услуги от общ икономически интерес.

5. ПЪРВОНАЧАЛНА ПОМОЩ

5.1. Цели

(71) Малките летища обикновено не разполагат с необходимия брой пътници, за да достигнат критичната точка, при която печалбата е равна на загубата.

(72) Не съществуват абсолютни стойности по отношение на критичната точка. Комитетът на регионите я оценява на половин милион пътници годишно, докато изследването на Университета в Кранфийлд, споменато по-горе, което цитира две различни числа (500 000 и един милион пътници годишно), показва, че съществуват различия в зависимост от държавата, в която се намира летището, и начинът, по който е организирано².

¹ Параграф 85 от решението да се започне процедура по делото Ryanair на Charleroi: “Във връзка с тарифите за наземно обслужване, Комисията смята, че могат да се приложат икономии от мащаба, когато потребител на летището се възползва значително от подпомагащите услуги на компанията. Следователно е логично тарифата, която ще се приложи за някои компании да бъде по-ниска от общата тарифа дотолкова, доколкото услугата, изискана от тези компании, е по-малка от услугата за други клиенти.”

² Доклад “Проучване на Конкуренцията между летищата и прилагането на Правилата за държавна помощ”, Университет Кранфийлд, септември 2002 г., точки 5.33 и 6.11.

(73) Докато определени регионални летища се справят добре, когато авиокомпаниите, изпълняващи задължения, свързани с извършването на обществена услуга¹, осигуряват достатъчно пътници или когато държавните власти са установили схеми за социална помощ, то авиокомпаниите предпочитат изпитани центрове с добро местоположение, които осигуряват бързи връзки, имат установена пътническа база и където те притежават слотове, които не желаят да загубят.

(74) В резултат авиокомпаниите без подходящи стимули не винаги са подготвени да поемат риска на откриване на нова линия от неизвестни и неизпитани летища. Поради тази причина Комисията може да приеме временно изплащането 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 рамките на ограничено време. Комисията ще гарантира, че подобна помощ дава предимство на големите летища, които вече са отворени за международен трафик и конкуренция.

(75) В светлината на главната цел за комбиниране на транспорта и оптимизиране на използването на инфраструктурата, описана по-горе обаче, ще бъде неприемливо предоставянето на първоначална помощ за откриване на нова въздушна линия, съответстваща на линия на високоскоростен влак.

(76) Съгласно постоянната практика на Комисията в тази област ще бъдат приемани някои определени споразумения за отдалечените региони, затрудненият достъп до които ги поставя в неблагоприятно положение.

Комисията е определила насоки за хармоничното развитие на тези региони². Тяхната стратегия за развитие е основана на три основни принципа: подпомагането им с цел да станат по-достъпни, повишаване на тяхната конкурентноспособност и подкрепяне на тяхната регионална интеграция, за да се намали въздействието на отдалечеността им от европейската икономика, тъй като географски те са по-близо до пазарите на Карибите, Америка и Африка.

Поради тези причини Комисията приема, че първоначалната помощ за откриване на маршрути от отдалечените региони е въпрос на по-гъвкави критерии за съвместимост, особено от гледна точка на интензитет и продължителност, и няма да повдига възражения за такава помощ за услуги към съседна държава, която не е членка на ЕС. Подобни клаузи от гледна точка на интензитет и продължителност ще бъдат приети също така за регионите, описани в член 87, параграф 3, и за рядко населените региони.

¹ Пак там, точки 5-27: “До определена степен, субсидирането на въздушните услуги в рамката на задълженията, свързани с извършването на обществени услуги, може да се интерпретира като непряко субсидиране на летището. Що се отнася до някои отдалечени летища в Шотландия и Ирландия, те разчитат почти единствено на такива субсидирани въздушни услуги.”

² Съобщения на Комисията от 26 май 2004 г. (COM(2004) 343 final) и 6 август 2004 г. (SEC(2004) 1030) за по-задълбочено сътрудничество за отдалечените региони.

5.2. Критерии за съвместимост

(77) Финансовите първоначални стимули с изключение на тези, при които публичните власти действат както би действал частен инвеститор в условията на пазарна икономика (виж раздел 3.2.4), облагодетелстват предприятията, получили такова финансиране, и следователно може директно да създадат неравнопоставеност между компаниите, тъй като се намаляват експлоатационните разходи.

(78) Те могат, също така, непряко да повлияят на конкуренцията между летищата, като подпомагат тяхното развитие или като съдействат на компаниите да се преместят от едно летище на друго и да преместят маршрута от летище на Общността към регионално летище. Поради тези причини те обикновено представляват държавна помощ и трябва да бъдат обявявани пред Комисията.

(79) С оглед на гореописаните цели и значителните трудности, които възникват при откриването на нова линия, Комисията може да одобри подобна помощ, ако тя отговаря на следните условия:

а) Получатели: помощта се предоставя на въздушни превозвачи с валиден лиценз, издаден от държава-членка съгласно Регламент (ЕЕС) № 2407/92 на Съвета за лицензиране на въздушните превозвачи.

б) Регионални летища: помощта се предоставя за линии, свързващи регионално летище категория С или D с друго летище в ЕС. Помощ за маршрути между национални летища (категория В) може да се обсъжда само в надлежно конкретизирани изключителни случаи и по-специално, когато едно от летищата има неблагоприятно местоположение. Тези условия може да не са приложими за маршрути, чиято изходна точка е летище в отдалечен регион, и са с направление съседни трети страни, предмет на оценка за всеки отделен случай.

в) Нови линии: помощ ще се отпуска при откриването на нови линии или нови разписания, както е определено по-долу, които ще доведат до нарастване на пътничопотока¹.

Помощта не трябва да стимулира прехвърляне на трафика от една авиокомпания на друга. В частност, не трябва да води до преместване на трафика, който заминава от друго летище в същия град, същата метрополна област² или същата летищна система³, която обслужва същата или подобна дестинация при същите условия, което е неоправдано от гледна точка на честота и приложимост на съществуващите услуги.

¹ Това се отнася особено до сезонни линии, които са превърнати в постоянни или до неежедневна честота, която се превръща поне в ежедневна.

² Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета.

³ Както е дефинирано в член 2(м) от Регламент (ЕИО) № 2408/92.

Първоначална помощ не трябва да се предоставя, също така, когато новата линия вече се обслужва от високоскоростна железопътна линия при същите условия.

Комисията няма да приема дела за злоупотреба, при които компанията се опитва да пренебрегне временния характер на първоначалната помощ, като замести линия, получаваща помощ, с предполагаема нова линия, която предлага подобна услуга. Помощ няма да се отпуска на авиокомпания, която е използвала пълния размер на помощта за дадена линия и кандидатства за конкурентен маршрут, заминаващ от друго летище в същия град, същата метрополна област или същата летищна система и обслужващ същата или подобна дестинация. Обикновеното заместване на една линия с друга, която заминава от същото летище и се очаква да създаде еквивалентен пътничкопоток, по време на получаване на помощта, няма да е причина за прекратяване на помощта, доколкото тази замяна не влияе на останалите критерии, по които помощта е предоставена първоначално.

г) Дългосрочна приложимост и прогресивно намаляване: в крайна сметка, за линията, която получава помощта трябва да се докаже, че е доходоносна, т.е. тя трябва поне да покрие разходите си без публично финансиране. Поради тази причина първоначалната помощ трябва да бъде прогресивно намаляваща и ограничена по време.

д) Компенсация за допълнителни първоначални разходи: размерът на помощта трябва да е тясно свързан с допълнителните първоначални разходи, които възникват за въздушния превозвач единствено при откриване на нова линия или честота. Примери за такива разходи са разходите за маркетинг, възникващи в самото начало за рекламиране на новата линия; може да включват разходите за установяване на даденото регионално летище, за да се открие маршрутът при условие, че летището е от категория С или D и все още не е предоставена помощ във връзка със същите разходи. И обратно, помощ не може да бъде предоставяна във връзка със стандартни експлоатационни разходи, като наем или амортизация на въздухоплавателното средство, разходи за гориво, възнаграждение на екипажите, летищни такси или разходи за кетъринг. Останалите признати разходи трябва да отговарят на реалните разходи при нормални пазарни условия.

е) Интензитет и продължителност: прогресивно намаляваща помощ може да бъде предоставена най-много за период от три години. Годишният размер на помощта не може да надвишава 50% от общите признати разходи за съответната година, а общата помощ не може да надвишава средно 30% от признатите разходи.

За линиите от региони в неблагоприятно положение, т.е. отдалечените региони, регионите, споменати в член 87, параграф 3, буква а) и рядко населените региони помощ може да бъде предоставена най-много за период от пет години. Годишният размер на помощта не може да надвишава 50% от общите признати разходи за съответната година, а общата помощ не може да надвишава 40% от признатите разходи. Ако помощта е предоставена за пет

години, нейният размер може да се запази 50% от общите признати разходи само през първите три години.

Във всеки случай периодът, за който е предоставена първоначалната помощ на авиокомпанията, трябва да е значително по-кратък от периода, за който авиокомпанията е поела ангажимент да оперира от даденото летище, както е посочено в изисквания по параграф 79, точка (i) бизнес план. Освен това, предоставянето на помощ трябва да бъде преустановено, след като се постигнат целите от гледна точка на пътничопоток или, когато линията достигне критичната точка, дори ако това се случи преди изтичането първоначално предвидения срок на помощта.

ж) Връзка с разработването на маршрута: изплащането на помощта трябва да е свързано с нетната промяна на броя на превозените пътници. Сумата на пътник например трябва да се намалява с нетното увеличение на трафика с цел помощта да остане стимул и да се избегне нагаждането на горните граници.

з) Недискриминационно разпределение: 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. Уведомлението трябва да съдържа описание на маршрута, както и обективните критерии от гледна точка на размера и периода на помощта. Трябва да се спазват правилата и принципите, отнасящи се до публичните поръчки и концесиите, в случаите, в които могат да се приложат.

и) Влияние върху други линии и бизнес план: при подаване на заявление всяка авиокомпания, която предлага услуга на публична организация, отпускаща първоначална помощ, трябва да предостави бизнес план, който да показва приложимостта на маршрута за продължителен период от време, след като изтече периодът на помощта. Преди да предостави първоначалната помощ, публичната организация трябва, също така, да анализира влиянието на новата линия върху конкурентните линии.

й) Публичност: държавите трябва да гарантират годишно публикуване на списък с маршрутите, които получават помощ, за всяко летище, като за всеки отделен случай трябва да се посочват източникът на публични средства, компанията-получател, размерът на помощта, както и броят на пътниците.

к) Обжалване: в допълнение на процедурите по обжалване съгласно Директиви 89/665/ЕЕС и 92/13/ЕЕС¹ относно обществените поръчки, когато

¹ Директива 89/665/ЕИО на Съвета от 21 декември 1989 г. относно съгласуване на законите, регламентите и административните указания, отнасящи се до прилагането на процедури на правна защита при възлагане на договори за държавни поръчки (ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 3). Директива 92/13/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 г. относно съгласуването на законите, регламентите и административните указания, отнасящи се до прилагане на правилата на Общността за процедурите за обществени поръчки на организациите, участващи във водния, енергийния, транспортния и телекомуникационния сектор. (ОВ L 76, 23.3.1992 г., стр. 14).

са приложими, трябва да бъдат осигурени и процедури по обжалване на ниво държава-членка, за да се обезпечи недискриминационната процедура по предоставяне на помощ.

(л) Наказания: наказателните механизми трябва да се прилагат в случай, че въздушният превозвач не изпълнява ангажиментите, които е поел при предоставяне на помощта. Система за възстановяване на помощта или за отнемане на гаранцията, която авиокомпанията е депозирала в началото, ще позволи на летището да гарантира спазването на ангажиментите от страна на авиокомпанията.

(80) Натрупване: първоначалната помощ не може да бъде комбинирана с други видове помощ, предоставени за експлоатацията на линия, като например помощ със социален характер, предоставена на определени категории пътници, и компенсации за извършване на обществени услуги. Освен това, такава помощ не може да бъде предоставена, когато достъпът до линия е запазен за един превозвач съгласно член 4 от Регламент (ЕЕС) № 2408/92 и в частност параграф 1, буква г) от същия член. В съответствие с правилата за пропорционалност такава помощ не може да бъде комбинирана с друга помощ, предоставена за покриване на същите разходи, включително и помощ, изплатена в друга държава.

(81) Комисията трябва да бъде уведомена за първоначалната помощ. Комисията призовава държавите-членки да обявяват схемите за първоначална помощ вместо отделните случаи, тъй като това допринася за по-добра съгласуваност в рамките на Общността. Комисията може да извърши оценка на всеки отделен случай или схема за предоставяне на помощ, която не съответства изцяло на тези критерии, но чиито краен резултат би бил равностоен.

6. ПОЛУЧАТЕЛИ НА ПРЕДШЕСТВАЩА ПРОТИВОЗАКОННА ПОМОЩ

(82) В случаите, когато е била предоставена противозаконна помощ, която Комисията не е одобрила и е издала заповед за възстановяването ѝ, а помощта не е била възстановена съгласно член 14 от Регламент (ЕС) № 659/99 на Съвета от 22 март 1999 г., относно определяне на подробни правила за прилагане на член 93 от Договора¹, при оценката на цялата помощ за инфраструктурата на летищата или на първоначалната помощ трябва да се вземат предвид общият ефект от предишната и новата помощ и фактът, че предишната помощ не е възстановена².

7. ПОДХОДЯЩИ МЕРКИ СЪГЛАСНО ЧЛЕН 88(1)

(83) Съгласно член 88, параграф 1 от Договора, Комисията предлага държавите-членки да изменят съществуващите си схеми, свързани с

¹ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1, Регламент, изменен с Акта за присъединяване от 2003 г.

² Дело C-355/95 P *Textilwerke Degendorf v. Commission* [1997] ECR I-2549.

държавната помощ, включени в настоящите насоки, за да покрият изискванията на тези насоки най-късно до 1 юни 2007 г. Държавите-членки са поканени да потвърдят в писмен вид одобрението на тези предложения най-късно до 1 юни 2006 г.

(84) Ако държава-членка не потвърди одобрението си в писмен вид преди тази дата, Комисията ще приложи член 19, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 659/1999 и, ако е необходимо, ще открие предвидените по този член процедури.

8. ДАТА НА ПРИЛАГАНЕ

(85) Комисията ще прилага настоящите насоки от датата на тяхното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*. Всички уведомления, регистрирани от Комисията преди тази дата, ще бъдат разгледани съгласно правилата, които са в сила към датата на уведомлението.

Комисията ще оценява съвместимостта на цялата помощ за финансиране на летищната инфраструктура или първоначалната помощ, предоставена без нейното разрешение, и която следователно нарушава член 88, параграф 3 от Договора въз основа на настоящите насоки, ако изплащането на помощта е започнало след публикуване на насоките в *Официален вестник на Европейския съюз*. В останалите случаи Комисията ще извършва оценка въз основа на правилата, които са били в сила към момента на започване на изплащането.

(86) Комисията уведомява държавите-членки и заинтересованите страни, че възнамерява да извърши подробна оценка на прилагането на настоящите насоки четири години след започване на тяхното изпълнение. Резултатите от проучването може да принудят Комисията да преразгледа настоящите насоки.