



Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2015/1071 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно държавна помощ SA.26190 (2012/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Германия в полза на летище Саарбрюкен и авиокомпаниите, които ползват това летище (нотифицирано под номер C(2014) 5062) (само текстът на английски език е автентичен) ⁽¹⁾ 1
- ★ Решение (ЕС) 2015/1072 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно мерките, приведени в действие от Германия в полза на Prorapier PM2 GmbH — Държавна помощ SA.23827 (2013/C) (ex NN 46/12, ex N 582/07) (нотифицирано под номер C(2014) 6837) (само текстът на немски език е автентичен) ⁽¹⁾ 54
- ★ Решение (ЕС) 2015/1073 на Комисията от 9 януари 2015 година относно държавна помощ SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN), приведена в действие от Кипър в полза на Cyprus Airways (Public) Ltd (нотифицирано под номер C(2014) 9362) (само текстът на английски език е автентичен) ⁽¹⁾ 83
- ★ Решение (ЕС) 2015/1074 на Комисията от 19 януари 2015 година относно държавна помощ SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Италия — допълнителна компенсация в полза на CSTR за предоставяне на обществена услуга (нотифицирано под номер C(2015) 74) (само текстът на италиански език е автентичен) ⁽¹⁾ 112
- ★ Решение (ЕС) 2015/1075 на Комисията от 19 януари 2015 година относно държавна помощ SA.35843 (2014/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Италия — Допълнителна компенсация в полза на Buonotourist за предоставяне на обществена услуга (нотифицирано под номер C(2015) 75) (само текстът на италиански език е автентичен) ⁽¹⁾ 128

⁽¹⁾ текст от значение за ЕИП

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1071 НА КОМИСИЯТА

от 1 октомври 2014 година

относно държавна помощ SA.26190 (2012/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Германия в полза на летище Саарбрюкен и авиокомпаниите, които ползват това летище

(нотифицирано под номер C(2014) 5062)

(само текстът на английски 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 покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената(ите) по-горе разпоредба(и) ⁽²⁾ и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В парламентарен въпрос от 2008 г. членът на Европейския парламент Hiltrud Breyer повдигна въпроса за публичното финансиране на Verkehrsholding Saarland („vh Saar“), на летище Саарбрюкен и на отстъпките, предоставени на авиокомпаниите, които ползват летището ⁽³⁾. Комисар Таяни отговори на парламентарния въпрос на 5 септември 2008 г. Освен това въпросът бе регистриран като жалба под номер CP 171/2008.
- (2) В парламентарния въпрос се твърдеше, че vh Saar е получило 11 млн. EUR от държавния бюджет на Саарланд под формата на увеличение на капитала. Твърдеше се, че тези средства са използвани за покриване на загубите на дружеството, което управлява летището и което е собственост на дъщерно дружество на vh Saar. Твърдеше се, че операторът на летището, неговото дружество майка и vh Saar са свързани чрез споразумения за прехвърляне на печалби и загуби. Според твърденията този механизъм служи за тайно и постоянно субсидиране на нерентабилното летище.
- (3) Комисията поиска допълнителна информация от Германия на 31 юли 2008 г., на 24 септември 2010 г., на 24 март 2011 г. и на 8 август 2011 г. Германия отговори на тези искания и предостави допълнителна информация на 4 ноември 2008 г., на 17 януари 2011 г., на 14 юни 2011 г. и на 7 октомври 2011 г.
- (4) С писмо от 22 февруари 2012 г. Комисията уведоми Германия, че е решила да открие по отношение на помощта официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

⁽¹⁾ Счита се от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Двете групи от членове са по същество еднакви. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С ДФЕС се въвеждат също някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ се заменя с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията от ДФЕС.

⁽²⁾ ОВ С 213, 19.7.2012 г., стр. 1.

⁽³⁾ E-3778/08 от 8 юли 2008 г.

- (5) Решението на Комисията за откриване на процедурата („решението за откриване“) бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽⁴⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно предполагаемата помощ.
- (6) Комисията получи мнения от една заинтересована страна — Air Berlin — на 20 август 2012 г. Тя ги препрати на Германия на 1 октомври 2012 г., на която бе дадена възможност да отговори в срок от един месец. Мненията на Германия бяха получени с писмо от 29 октомври 2012 г. Частни лица изпратиха своите мнения в рамките на процедурата, като посочиха, че публичното финансиране, отпуснато на летището, представлява държавна помощ.
- (7) След откриването на официалната процедура по разследване Комисията поиска допълнителна информация на 24 февруари 2012 г., на 23 април 2012 г., на 16 октомври 2012 г., на 26 ноември 2013 г. и на 14 март 2014 г. Германия отговори на тези искания и предостави допълнителна информация на 17 април 2012 г., на 4 май 2012 г., на 14 декември 2012 г., на 14 януари 2014 г. и на 3 април 2014 г.
- (8) На 24 февруари 2014 г. Комисията уведоми Германия, че Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ⁽⁵⁾ са приети на 20 февруари 2014 г., и прикани Германия да представи мненията си в срок от 20 работни дни от датата на публикуване на новите Насоки за въздухоплаването в *Официален вестник*. Германия отговори на 6 май 2014 г.
- (9) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. ⁽⁶⁾ Те замениха Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁷⁾
- (10) На 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* бе публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни се приканват да представят мнения във връзка с прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в този случай в срок от 20 работни дни от датата на публикуване на известието ⁽⁸⁾. Air Berlin изпрати мнения на 5 май 2014 г.
- (11) На 17 юни 2014 г. Германия уведоми Комисията, че приема по изключение приемането на настоящото решение на английски език.

2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

2.1. КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО

2.1.1. ИСТОРИЯ И РАЗВИТИЕ НА ЛЕТИЩЕ СААРБРЮКЕН

- (12) Летище Саарбрюкен е летището на столицата на провинция Саарланд — Саарбрюкен. Според публично достъпна информация летището е открито през 1928 г. и е функционирало до 1939 г., когато е закрито след избухването на войната. Летището възобновява дейността си през 1966 г., когато е построена модерна писта, подходяща за самолети за полети на средно дълги разстояния. През 1999 г. започва изграждането на нов терминал, за което е била необходима инвестиция от приблизително 11,8 млн. EUR. Новият терминал, който според публично достъпна информация е проектиран с капацитет от максимум 800 000 пътници годишно, е открит през май 2005 г. Въпреки това поради ограничения, произтичащи от инфраструктурата, свързана със сигурността, според Германия реалният капацитет на летището е едва 700 000 пътници.
- (13) Таблици 1 и 2 показват развитието на летището от гледна точка на броя на пътниците и движенията на самолетите. Товарният въздушен транспорт не е от по-голямо значение на летище Саарбрюкен.

Таблица 1

Брой пътници за периода 1998 — 2012 г. ⁽¹⁾

Година	Редовни търговски полети	Чартърни търговски полети	Общо търговски полети	Нетърговски полети	Общо
1998 г.	126 231	293 449	419 680	10 070	429 750

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 2.

⁽⁵⁾ Съобщение на Комисията „Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани“ (ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽⁶⁾ Вж. бележка под линия 5.

⁽⁷⁾ ОВ С 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

⁽⁸⁾ Вж. бележка под линия 7.

Година	Редовни търговски полети	Чартърни търговски полети	Общо търговски полети	Нетърговски полети	Общо
1999 г.	134 228	308 634	442 862	3 810	446 672
2000 г.	149 693	332 902	482 595	1 971	484 566
2001 г.	141 676	338 354	480 030	831	480 861
2002 г.	144 542	316 757	461 299	946	462 245
2003 г.	135 100	323 083	458 183	1 502	459 685
2004 г.	128 498	331 355	459 853	1 560	461 413
2005 г.	136 178	350 052	486 230	1 256	487 486
2006 г.	125 188	295 033	420 221	1 422	421 643
2007 г.	176 690	173 263	349 953	639	350 592
2008 г.	360 694	157 226	517 920	368	518 288
2009 г.	335 684	134 249	469 933	214	470 147
2010 г.	331 780	159 469	491 249	166	491 415
2011 г.	368 314	84 000	452 314	1 338	453 652
2012 г.	364 076	61 353	425 429	414	425 843

⁽¹⁾ <http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=372>

Таблица 2

Движения на самолети ⁽¹⁾

Година	Редовни търговски полети	Чартърни търговски полети	Общо търговски полети	Нетърговски полети	Общо
1998 г.	7 240	6 021	13 261	7 558	20 819
1999 г.	7 491	7 192	14 683	7 280	21 963
2000 г.	7 970	8 171	16 141	4 972	21 113
2001 г.	6 740	4 624	11 364	3 582	14 946
2002 г.	7 979	3 957	11 936	3 228	15 164
2003 г.	7 256	4 377	11 633	3 378	15 011
2004 г.	6 531	4 032	10 563	3 201	13 764
2005 г.	6 291	4 453	10 744	3 458	14 202
2006 г.	6 469	4 539	10 980	4 047	15 055

Година	Редовни търговски полети	Чартърни търговски полети	Общо търговски полети	Нетърговски полети	Общо
2007 г.	7 046	4 011	11 057	3 464	14 521
2008 г.	11 173	3 475	14 648	2 596	17 244
2009 г.	9 686	2 912	12 598	3 093	15 691
2010 г.	8 775	4 983	13 758	2 487	16 245
2011 г.	7 307	4 641	11 948	2 535	14 483
2012 г.	6 567	3 398	9 965	2 359	12 324

(¹) http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten_fakten

- (14) Най-важните промени за летището са заминаването на Нараг Lloyd през 2006 г., от една страна, и започването на дейност от Air Berlin през 2007 г., от друга страна. Преди да вземе решение да премести дейността си на намиращото се наблизо летище Цвайбрюкен, чартърната авиокомпания Нараг Lloyd (понастоящем „TUIFly“) е допринасяло с над 190 000 пътници към общия трафик на Саарбрюкен. Започването на дейност от Air Berlin, от друга страна, бе признак за значително увеличение на трафика на редовните полети на Саарбрюкен. Вследствие на това, докато до 2006 г. на летище Саарбрюкен преобладаваше чартърният трафик, от 2007 г. по-голямата част от пътниците на летище Саарбрюкен е свързана с трафика на редовните полети.
- (15) Що се отнася до бъдещето, Германия твърди, че според последните прогнози за въздушното движение (от август 2010 г.) може да се очаква броят на пътниците да нарасне до [...] (*) пътници през 2020 г.

2.1.2. ГЕОГРАФСКО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И ОБСЛУЖВАН РЕГИОН

- (16) Летище Саарбрюкен се намира на приблизително 10 км югоизточно от град Саарбрюкен. Най-близките други летища са (⁹):
- летище Цвайбрюкен (на приблизително 39 км, или приблизително 29 минути с автомобил)
 - летище Метц-Нанси-Лотарингия (на приблизително 96 км, или приблизително 61 минути с автомобил)
 - летище Люксембург (на приблизително 121 км, или приблизително 77 минути с автомобил)
 - летище Франкфурт-Хан (на приблизително 128 км, или приблизително 85 минути с автомобил)
 - летище Страсбург (на приблизително 140 км, или приблизително 91 минути с автомобил)
 - летище Франкфурт (на Майн) (на приблизително 163 км, или приблизително 92 минути с автомобил)
 - летище Карлсруе/Баден-Баден (на приблизително 161 км, или приблизително 104 минути с автомобил)
- (17) Германия заяви, че по-голямата част от пътниците са от региона. Тя твърди, че 71 % от пътниците са от провинция Саарланд, 15 % са от западната част на провинция Райнланд-Пфалц (включително регион Цвайбрюкен) и около 14 % са от Франция, Люксембург и региона на Трир. Очакваното увеличение на броя на пътниците се очаква също да бъде породено от нарастване на търсенето от страна на регион Саарланд.

2.1.3. ПРАВНА И ИКОНОМИЧЕСКА СТРУКТУРА НА ЛЕТИЩЕ СААРБРЮКЕН

- (18) През 1997 г. Flughafen Saarbrücken GmbH, което по-рано е било собственик и оператор на летището, бе разделено на две отделни дружества: Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH („FSBG“) отговаряше за управлението на летището, а Flughafen Saarbrücken Besitzgesellschaft mbH („FSBesitzG“) бе собственик на летището и отговаряше за поддръжката на инфраструктурата. За да може да управлява и да експлоатира с търговска цел летището, FSBG дължеше наем на FSBesitzG.

(*) Търговска тайна.

(⁹) Източник: най-бърз маршрут съгласно Google maps.

- (19) До 30 юни 2007 г. 48 % от FSBG бяха собственост на FSBesitzG, 51 % от него бяха собственост на Fraport AG (оператор на летище Франкфурт (на Майн)) и 1 % от дружеството бе собственост на град Саарбрюкен. 99,9 % от FSBesitzG бяха собственост на vH Saar и 0,1 % от него бяха собственост на провинция Саарланд. Vh Saar бе по всяко време притежавано пряко от провинция Саарланд.
- (20) На 30 юни 2007 г. Fraport AG продаде своя дял от FSBG на FSBesitzG, което впоследствие стана собственик на 99 % от FSBG. В началото на 2008 г. двете дружества бяха слети, за да бъде отново създадено дружеството Flughafen Saarbrücken GmbH (наричано по-нататък „FSG“), като по този начин по същество бе пресъздадена ситуацията отпреди частичната приватизация в полза на Fraport AG през 1997 г. От 2008 г. и до този момент FSG е изцяло собственост на vH Saar.
- (21) **Vh Saar** бе създадено от министерството на икономиката и финансите на Саарланд през 1996 г. Целта на дружеството е „координиране на дейностите, свързани с изграждането, разширяването и дейността на публичните летища и пристанища в Саарланд“. Сключването на договор за контрол с FSG бе предвидено в устава на vH Saar. Съветът на директорите и надзорният съвет се назначават от правителството на провинция Саарланд като единствен акционер. Освен FSG vH Saar притежава също дружеството Hafenbetriebe Saarland GmbH (наричано по-нататък „HSG“), което притежава и е оператор на различни пристанища в Саарланд.
- (22) **FSBesitzG** бе създадено на 4 юли 1997 г. като правоприменник на първоначалното FSG. Неговата цел бе „изграждане, поддръжка и отдаване под наем на летището и дяловото участие във [FSBG]“. Надзорният съвет бе назначен от правителството на Саарланд, а неговият председател бе избран от министерството на Саарланд, което отговаря за сектора на въздухоплаването. Ръководството на дружеството трябваше да следва инструкциите, получени от министерството на икономиката и финансите във връзка с упражняването на правата му на глас в рамките на събранието на акционерите на FSBG.
- (23) **FSBG** бе създадено на 4 юли 1997 г., за да управлява летище Саарбрюкен. Ръководството бе назначено с мнозинство от 75 % на събранието на акционерите. Надзорният съвет се състоеше от десет души, като петима от тях бяха назначени от Fraport AG и петима — от FSBesitzG. От 2006 г. надзорният съвет се състоеше от шест души, двама от които бяха назначени от Fraport AG и четирима — от FSBesitzG.
- (24) **FSG** бе създадено на 30 август 2008 г. с цел управление на летище Саарбрюкен за гражданското въздухоплаване и свързаните с него спомагателни дейности. Членовете на съвета на директорите и на надзорния съвет се назначават от правителството на провинция Саарланд. Председателят на надзорния съвет се назначава от министерството, което отговаря за въздухоплаването.

2.2. РАЗСЛЕДВАНИ МЕРКИ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (25) Комисията разследва няколко мерки, които имат отношение към летище Саарбрюкен. Тя разгледа въпроса дали тези мерки представляват държавна помощ и дали такава държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар.
- (26) Следните мерки бяха разследвани като потенциално представляващи държавна помощ в полза на vH Saar, FSG и FSBesitzG:
- а) финансирането на vH Saar, FSG и FSBesitzG от провинция Саарланд;
 - б) прехвърлянето на различни парцели земя от страна на Саарланд на FSBesitzG;
 - в) гаранциите по заеми, отпуснати от Саарланд на vH Saar и FSBesitzG.
- (27) Договорът за наем между FSBesitzG и FSBG бе разследван като потенциално представляващ държавна помощ за FSBG.
- (28) Следните мерки бяха разследвани като потенциално представляващи държавна помощ в полза на различни авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Саарбрюкен:
- а) отстъпките, въведени през 2007 г. за авиокомпаниите, които започват дейност на летище Саарбрюкен за първи път, които обслужват нови маршрути или които увеличават броя на своите пътници;
 - б) договорът за помощ за започване на дейност между FSBesitzG и Cirrus Airlines;
 - в) маркетинговото споразумение между FSG и Air Berlin.

2.2.1. ФИНАНСИРАНЕ НА VH SAAR, FSG И FSBESITZG

Подробно описание на мярката

- (29) Vh Saar е свързано от финансова гледна точка със своето дъщерно дружество — до 30 август 2008 г. FSBesitzG, а оттогава FSG — чрез споразумение за прехвърляне на печалби и загуби, като последиците от това са, че vH Saar покриваше всички загуби на тези дружества. Същевременно vH Saar получаваше печалби, генерирани от неговото второ дъщерно дружество (HSG) и преки капиталови инжекции от единствения си акционер — провинция Саарланд. Тези средства гарантираха, че vH Saar винаги разполага със средства за покриване на загубите на FSBesitzG/FSG. Първоначално споразумението за прехвърляне на печалби и загуби бе сключено между vH Saar и правопримника на FSBesitzG на 1 януари 1997 г. След като FSG бе повторно създадено, FSG зае мястото на FSBesitzG в договора.
- (30) FSBG, което от правна гледна точка бе отделено от FSBesitzG до 2008 г., редовно отчиташе печалби до 2006 г. Печалбите или бяха разпределяни на акционерите (до 30 юни 2007 г. това бяха FSBesitzG и Fraport AG), в който случай те бяха отчитани като приход в счетоводните баланси на акционерите през следващата година, или бяха реинвестирани. През 2007 г., след като FSBesitzG стана единствен акционер на FSBG, значителната годишна загуба се покриваше чрез съответна по размер капиталова инжекция от FSBesitzG. FSBesitzG и FSBG се сляха в началото на 2008 г., вследствие на което общата им загуба щеше вече да се покрива от vH Saar.
- (31) От 2000 г. загубите на FSBesitzG/FSG и съответните капиталови инжекции от vH Saar, финансирани с капиталови инжекции от провинция Саарланд и други приходи, са се изменяли, както следва:

Таблица 3

Годишни загуби на FSBesitzG/FSG в EUR

Година	FSBesitzG	FSG
2000 г.	- 2 168 916	
2001 г.	- 2 785 473	
2002 г.	- 4 164 538	
2003 г.	- 3 099 253	
2004 г.	- 2 770 680	
2005 г.	- 3 917 320	
2006 г.	- 8 400 703	
2007 г.	- 8 171 099	
2008 г.		- 4 548 264
2009 г.		- 9 306 512
2010 г.		- 8 805 707
2011 г.		- 10 065 522
2012 г.		- 18 449 926
Общо (2000—2009 г.)	- 49 332 758	
Общо (2000—2012 г.)	- 86 653 913	

- (32) Очакваната загуба на FSG за 2013 г. възлиза на 9 427 000 EUR.
- (33) През периода 2000 — 2012 г. показателят EBITDA (печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации) на FSBesitzG/FSG се е изменял, както следва:

Таблица 4
Изменение на EBITDA в EUR ⁽¹⁾

Година	EBITDA
2000 г. (*)	937 000
2001 г. (*)	- 156 000
2002 г. (*)	- 832 000
2003 г. (*)	56 000
2004 г. (*)	704 000
2005 г. (*)	- 732 000
2006 г. (*)	- 5 307 000
2007 г. (*)	- 4 392 000
2008 г.	- 1 840 000
2009 г.	- 5 237 000
2010 г.	- 5 237 000
2011 г.	- 3 528 000
2012 г.	- 4 937 700
Общо	- 30 501 700

⁽¹⁾ EBITDA, включително публично финансиране и компенсации за дейности, които попадат в обхвата на публичната политика или се считат за услуги от общ икономически интерес (УОИИ). Вж. информацията, предоставена от Германия на 5 май 2012 г., приложение II.

(*) Тъй като собственикът и операторът бяха отделни дружества през тези години (FSBesitzG и FSBG), посочената EBITDA е сумата от EBITDA на двете дружества.

- (34) За 2013 г. се очаква EBITDA на FSG да бъде отново отрицателна — - 5 144 000 EUR.
- (35) Германия твърди, че през периода 2000 — 2009 г. по-голямата част от разходите могат да бъдат проследени до инвестициите в инфраструктурата и нейната поддръжка, лихвите по заемите, взети с цел финансиране на инвестициите в инфраструктурата, и разходите за гарантиране на безопасността/сигурността. Утвърденият общ размер на разходите за тези дейности възлиза на приблизително [...]. Твърди се, че тези разходи не са свързани с предоставянето на летищни услуги, а единствено със създаването и експлоатацията на инфраструктурата.

Таблица 5

Разходи, свързани с инфраструктурата и с безопасността/сигурността, за периода 2000 — 2009 г.

1	Други инвестиции в инфраструктурата	[...]
---	-------------------------------------	-------

2	Друга поддръжка на инфраструктурата	[...]
	Общо друга инфраструктура (1 и 2)	[...]
3	Общо разходи за капитал ⁽¹⁾	[...]
4	Инвестиции в инфраструктурата за безопасност/сигурност	[...]
5	Други безопасност/сигурност	[...]
	Общо безопасност/сигурност (4 и 5)	[...]
	Общо (1 — 5)	[...]

⁽¹⁾ Германия твърди, че поради използваната счетоводна система разходите за капитал не могат да бъдат индивидуално отнесени към безопасността/сигурността или друга инфраструктура.

- (36) Германия ⁽¹⁰⁾ посочи, че през периода 2000 — 2009 г. са извършени следните инвестиционни дейности и дейности по поддръжка:
- i) *Изграждане през 2000 г. на нов терминал с допълнителни съоръжения (нетни разходи в размер на приблизително [...]).*
- (37) Годишният капацитет на стария терминал бе 390 000 пътници ⁽¹¹⁾. Той бе превишен за първи път през 1996 г. През тази година годишният брой на пътниците, минали през летище Саарбрюкен, достигна 395 000 души и продължи да нараства до 2000 г., когато достигна 484 566 души. Според Германия старият терминал често е бил препълнен, по-специално през основните месеци за пътуване (летния сезон), вследствие на което времето за чакане е било дълго, зоните за пътници са били препълнени или пътниците са чакали извън терминала. Овен това старият терминал вече не е отговарял на изискванията за сигурност. Новият терминал е снабден с нова система за сигурност. Старият терминал вече се използва като зона за чакане и отвеждане на пътниците.
- ii) *Изграждане на зона за писта и безопасност през периода 2009 — 2010 г. (нетните разходи, включително работите по електрическите инсталации, възлизат на приблизително [...])*
- (38) През периода 2009 — 2010 г. бе изградена зоната за писта и безопасност, което включваше редица строителни работи и мерки за сигурност, предприети с цел повишаване на сигурността на летищната инфраструктура и за да бъде тя приведена в съответствие с приложимите изисквания за сигурност. По-специално бе променено местоположението на светлинните на пистата за излитане и кацане, за да сигнализират по-добре на пилотите, бяха инсталирани предпазните светлини на пистата и бе коригирана надстройката на кривината на пистата, за да отговаря на нуждите на съвременните самолети.
- iii) *Поддръжка на пистата през 2009 г. (нетни разходи в размер на приблизително [...])*
- (39) Пистата беше поддръжана и през периода 2009 — 2010 г., за да се избегне увреждането на самолетите, които ползват летището.

Основания за откриване на официалната процедура по разследване

Наличие на потощ

- (40) В решението за откриване първо се посочва, че финансирането на vH Saar от провинция Саарланд и финансирането на FSBesitzG/FSG от vH Saar включват прехвърляне на държавни ресурси — пряко или поради това че vH Saar беше изцяло под контрола на провинция Саарланд и действията му се считаха за извършени от провинция Саарланд. Дейностите на FSBesitzG, FSGB и FSG, както и евентуално тези на самото vH Saar, представляваха също икономически дейности.
- (41) В решението за откриване се обяснява, че въз основа на наличната информация изглежда, че самото vH Saar не е получило предимство, тъй като изглежда е прехвърлило на FSBesitzG/FSG всички средства, които е получило от Саарланд. От Германия бе поискана допълнителна информация дали vH Saar е задръжал някои от държавните средства, които е получавало, за друга цел или дейност. Що се отнася до FSBesitzG/FSG, в решението за откриване се посочва, че средствата, получавани от vH Saar, са намалявали разходите, които летището по принцип щеше да плаща, което представлява икономическо предимство.

⁽¹⁰⁾ Информация, предоставена от Германия на 17 януари 2011 г., приложение 6 и информация, предоставена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 9.

⁽¹¹⁾ Информация, предоставена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 9.

- (42) В решението за откриване след това се разглежда дали финансирането може да се характеризира като компенсация за услуга от общ икономически интерес (УОИИ) съгласно съдебната практика по делото *Altmark*. Посочено бе, че въз основа на наличната информация четвъртият критерий по делото *Altmark* изглежда не е бил изпълнен. По-специално беше посочено, че за експлоатацията на летището не е провеждан търг и финансирането не се е основавало на анализ на разходите, които би направило едно типично предприятие, което се управлява добре и е подходящо оборудвано с необходимите средства. Тъй като критериите по делото *Altmark* са кумулативни, тази констатация бе достатъчна за предварителното заключение, че финансирането не може да се разглежда като компенсация за УОИИ съгласно посочената съдебна практика.
- (43) Въз основа на наличната информация изглежда също, че финансирането не може да бъде обосновано с това, че е в съответствие с поведението на рационален оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ). По-конкретно посочено бе, че Германия не е представила бизнес план или други документи, доказващи, че може да се очаква печалба. Напротив, от нарастващите годишни загуби по-скоро се виждаше, че летището няма да бъде жизнеспособно без финансова подкрепа от провинция Саарланд, минаваща през *vh Saar*, което може да означава, че летището е било предприятие в затруднено финансово положение. Поради това Комисията изрази предварителното становище, че финансирането на летището от *vh Saar* не отговаря на принципа на ОУПИ, и поиска от Германия да представи мнението си за финансовото състояние на летището.
- (44) Накрая бе отбелязано, че финансирането е изборително, че мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и че поради близостта на летището до няколко летища в други държави членки изглежда има въздействие върху търговията в рамките на Съюза. Поради това Комисията стигна до предварителното заключение, че финансирането действително представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Съвместимост

- (45) В решението за откриване първо се обсъжда дали финансирането на летището може да се счита за съвместима помощ съгласно Решението за УОИИ от 2005 г. ⁽¹²⁾ В него се посочва, че не е предоставена информация, която доказва, че без летището регионът, в който то се намира, ще бъде толкова изолиран, че ще пострада неговото социално и икономическо развитие. Тъй като изглежда, че обслужваният регион на летище Саарбрюкен може да бъде обслужван и от други летища в региона, Комисията стигна до предварителното заключение, че характеризирането на дейността на летище Саарбрюкен като УОИИ съгласно Решението за УОИИ от 2005 г. представлява несъмнена грешка.
- (46) В решението за откриване се посочва също, че във всички случаи на летището не е правомерно възложено да извършва УОИИ, състояща се в предоставяне на летищни услуги, че не е било ясно, че финансирането е ограничено до основните дейности на летището, и че параметрите за компенсация не са били определени предварително. В съответствие с това Комисията стигна до предварителното заключение, че финансирането не изпълнява условията на Решението за УОИИ от 2005 г.
- (47) Разгледано бе също дали са изпълнени условията, предвидени в точка 4.2 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Тези условия са сходни с условията в Решението за УОИИ от 2005 г. Липсата на подходящ акт за възлагане и на разпоредби за ограничаване на финансирането до основните дейности на летището доведе, *inter alia*, до предварителното заключение, че финансирането не може да се счита за съвместимо съгласно точка 4.2 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (48) В решението за откриване по-нататък се разглежда дали финансирането може да бъде съвместимо съгласно точка 4.1 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В него се отбелязва, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби не служи конкретно за финансиране на инфраструктурните инвестиции, а просто покрива всички загуби, произтичащи от дейностите на летището. Освен това в него се посочва, че подобен инструмент трудно може да има стимулиращ ефект по отношение на инвестициите и че Германия е предвидила само положителна ЕВТДА за 2020 г., но не и положителен цялостен резултат. На последно място, беше счетено, че дейността на летището изглежда се отразява отрицателно на дейността на разположеното наблизо летище Цвайбрюкен. Поради това Комисията изрази съмнения по отношение на съвместимостта на финансирането съгласно точка 4.1 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (49) В решението за откриване на последно място се разглежда евентуалната съвместимост на финансирането съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране ⁽¹³⁾. От Германия бе поискано да поясни дали летището може да се счита за предприятие в затруднено положение и ако това е така, дали са предприети мерки в съответствие с Насоките за оздравяване и реструктуриране.

⁽¹²⁾ Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавна помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

⁽¹³⁾ Съобщение на Комисията: Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (2004 г.) (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2).

- (50) В заключение Комисията изрази предварителното становище, че финансирането на Vh Saar, FSBesitzG и FSG чрез директно отпускане на средства на Vh Saar от провинция Саарланд и чрез капиталови инжекции от Vh Saar в полза на FSBesitzG/FSG представлява държавна помощ. Въз основа на наличната информация тя изрази също съмнения по отношение на съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар.

2.2.2. ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА РАЗЛИЧНИ ПАРЦЕЛИ ЗЕМЯ НА FSBESITZG

Подробно описание на мярката

- (51) От 1998 г. до момента Германия е прехвърлила на летището различни парцели земя, които според предоставената от Германия информация са били на обща стойност 240 000 EUR. От различните парцели земя само три са прехвърлени след 2000 г. Според Германия тези парцели земя са имали обща стойност [...]. През 2002 и 2003 г. са прехвърлени два парцела земя [...], а през 2004 г. летището е закупило един парцел за [...].

Основания за откриване на официалната процедура по разследване

Наличие на помощ

- (52) В решението за откриване първо се посочва, че прехвърлянето на държавна земя представлява прехвърляне на държавни ресурси. Тъй като експлоатацията и изграждането на летищната инфраструктура трябва да се считат за задача, която попада в обхвата на контрола върху държавните помощи едва от датата на решението по дело Aéroports de Paris (12 декември 2000 г.), само трансферите, извършени след тази дата, бяха от значение за анализа от гледна точка на държавната помощ и от Германия бе поискано да поясни кои парцели земя са прехвърлени след 2000 г. и каква е тяхната стойност. Комисията отбеляза също така, че прехвърлянето не отговаря на принципа на ОУПИ, е избирателно и поради причините, изтъкнати по отношение на общото финансиране, нарушава конкуренцията и засяга търговията в рамките на Съюза.
- (53) Според Германия прехвърлената земя е поне отчасти необходима от съображения за безопасност или сигурност (например за изграждането на огради за сигурност), като последицата от това е, че тези мерки не могат да представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Комисията поиска от Германия да поясни точно кои мерки са пряко свързани с безопасността на въздушното движение и с упражняването на суверенни прерогативи и изрази съмнения, че изграждането на огради за сигурност е имало само за цел да се гарантира сигурността на летищните дейности, поради което то попада също в обхвата на разходите, по необходимост свързани с икономическата дейност експлоатация на летище. Освен това от Германия бе поискано да поясни дали публичното финансиране на дейности, попадащи в обхвата на публичната политика, е уредено по един и същ начин за всички германски летища или дали някои летища трябва сами да покриват разходи, които за други летища покрива държавата.
- (54) Съответно в решението за откриване се стига до предварителното заключение, че прехвърлянето на земя представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Съвместимост

- (55) В решението за откриване се припомня, че държавите членки са тези, които трябва да посочат евентуални основания за съвместимост и да докажат, че съответните условия са изпълнени. Беше отбелязано, че тъй като според Германия разглежданото прехвърляне на земя не представлява държавна помощ, тя не е представила аргументи по отношение на съвместимостта. Комисията поиска от Германия да обясни дали прехвърлянето на земята може да бъде съвместимо съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране. Освен това Комисията заяви, че въз основа на наличната информация към момента на приемане на решението за откриване, е имала съмнения относно съвместимостта на мярката с вътрешния пазар.

2.2.3. ГАРАНЦИИ ПО ЗАЕМИ В ПОЛЗА НА Vh SAAR И FSBESITZG

Подробно описание на мярката

- (56) Провинция Саарланд предостави три пъти гаранции на FSBesitzG (две гаранции през 1998 г. и една през 1999 г.), без нито веднъж да получи възнаграждение. Освен това Саарланд изготви две писма за подкрепа като гаранция за два заема, взети от Vh Saar. Vh Saar прехвърли тези заеми на FSBesitzG.

Таблица 6

Гаранции и писма за подкрепа

Година	Размер на заема (EUR)	Срок на заема	Получател
1998 г.	[...]	30 декември 2017 г.	FSBesitzG
	[...]	1 октомври 2017 г.	FSBesitzG
1999 г.	11 453 000 EUR	—	FSBesitzG
2005 г.	3 700 000 EUR	31 януари 2021 г.	vh Saar
2006 г.	10 000 000 EUR	31 август 2039 г.	vh Saar

Основания за откриване на официалната процедура по разследване

Наличие на помощ

- (57) В решението за откриване се отбелязва, че поради причините, посочени в съображение 52, само гаранциите, предоставени след 2000 г., са от значение за оценката от гледна точка на държавната помощ. Въз основа на наличната към момента информация Комисията предположи, че гаранцията, покриваща заем в размер на 11 453 000 EUR, е предоставена след 2000 г. Тя обясни, че тъй като гаранцията за този заем и писмото за подкрепа за взетите от vh Saar заеми през 2005 и 2006 г. покриват 100 % от заемите и тъй като Саарланд не е получила възнаграждение за гаранцията и за писмата за подкрепа, те изглеждат представляват държавна помощ съгласно Известието за гаранциите⁽¹⁴⁾. Що се отнася до избирателността, нарушаването на конкуренцията и ефекта върху търговията, се прилагат същите съображения като тези, които бяха описани във връзка с общото финансиране на FSBesitzG/FSG от vh Saar.

Съвместимост

- (58) В решението за откриване се предполага, че гаранцията за заема от 11 453 000 EUR е предоставена след 2000 г. Като се отбелязва, че основният заем е послужил за финансиране на сградата за новия терминал, в решението за откриване се разглежда съвместимостта на гаранцията съгласно точка 4.1 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В него се стига до предварителното заключение, че съществуват съмнения, че новият терминал обслужва ясно определена цел от обществен интерес (тъй като не бе ясно, че други, намиращи се наблизо летища не могат да обслужват и региона, който обслужва летище Саарбрюкен), че терминалът е необходим за функционирането на летището, че има задоволителни перспективи в средносрочен план (тъй като Германия не предостави данни за това кога летището ще стане рентабилно), че всички ползватели имат равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата (тъй като не бе ясно, че всички получават същите предимства като Cirrus и Air Berlin) и накрая, че терминалът оказва въздействие върху развитието на търговията в степен, която противоречи на интереса на Съюза.
- (59) Що се отнася до писмата за подкрепа от 2005 и 2006 г., в решението за откриване се посочва, че Германия не е обяснила какво е предназначението на обслужваните заеми, до които се отнасят тези писма. По тази причина и тъй като Германия не представи аргументи относно съвместимостта на тези мерки, Комисията стигна до предварителното заключение, че държавната помощ, включена в тези мерки, е несъвместима с вътрешния пазар.

2.2.4. ДОГОВОР ЗА НАЕМ МЕЖДУ FSBESITZG И FSBG

Подробно описание на мярката

- (60) След като първоначалното FSG беше разделено на FSBesitzG и FSBG през 1997 г., FSBG взе под наем летищната инфраструктура от FSBesitzG. По договора за наем от 7 юли 1997 г. FSBG трябваше да плаща фиксирана годишна сума от [...] EUR на година и данък върху оборота. На 3 август 2006 г. FSBG и FSBesitzG подписаха нов договор за наем, приложим със задна дата, считано от 1 юли 2006 г.

⁽¹⁴⁾ Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10).

- (61) По договора от 2006 г. фиксираното годишно плащане на наем бе в размер на [...] EUR на година. Освен това FSBG трябваше да прехвърля определен процент от годишната си печалба. [...].
- (62) Въз основа на тези договори FSBG е платило на FSBesitzG следните суми под формата на наем за летищната инфраструктура:

Таблица 7

Плащания на наем, извършени от FSBG

Година	Плащане на наем
2000 г.	[...]
2001 г.	[...]
2002 г.	[...]
2003 г.	[...]
2004 г.	[...]
2005 г.	[...]
2006 г.	[...]
2007 г.	[...]

- (63) Тъй като FSBG и FSBesitzG са се слели в началото на 2008 г., след тази дата не са били дължими други плащания на наем.

Основания за откриване на официалната процедура по разследване*Наличие на помощ*

- (64) В решението за откриване първо се посочва, че измененият договор за наем е сключен между FSBesitzG и FSBG, т.е. без прякото участие на публичните органи. При все това в него се отбелязва, че FSBesitzG е притежавано изцяло от публичните органи (0,1 % са пряка собственост на Саарланд, а 99,9 % са собственост на vh Saar, като самото vh Saar е изцяло собственост на Саарланд), поради което FSBesitzG е публично предприятие. Освен това в решението се отбелязва, че поради различните механизми за контрол Саарланд има пълен контрол над FSBesitzG, и се стига до предварителното заключение, че ако бъде установено, че договорът за наем е предоставил на FSBG предимство под формата на наеми под пазарните цени, това предимство включва прехвърляне на държавни ресурси и се приписва на държавата.
- (65) В решението за откриване след това се изтъква, че от 2000 г. нататък FSBG трябва да се разглежда като извършващо икономически дейности, поради което представлява предприятие. Към момента на решението за откриване Комисията не беше получила информация за договорите за наем преди 2000 г. и дали договорът за наем, който е съществувал до 2006 г., е бил изменен след 2000 г. Ето защо договорът, който бе в сила до 2006 г., може да представлява съществуваща помощ. От Германия бе поискано да предостави допълнителна информация по този въпрос.
- (66) Що се отнася до въпроса дали договорът за наем е предоставил на FSBG предимство, в решението за откриване се представят съмненията на Комисията, че плащанията за наем, извършени от FSBG, съответстват на пазарните условия. Съответно в решението Германия се приканва да предостави пълна информация за финансовите отношения между FSBesitzG и FSBG, както и за определянето на условията на договора за наем и икономическите аргументи, на които те се основават.
- (67) Въз основа на тези съображения в решението за откриване се стига до предварителното заключение, че плащанията на наем, извършени от FSBG, съдържат елемент на държавна помощ.

Съвместимост

- (68) В решението за откриване се посочва, че се стига до предварителното заключение, че плащанията на наем съдържат държавна помощ в смисъла на оперативна помощ, тъй като плащанията под пазарните цени намаляват оперативните разходи на FSBG. В решението за откриване се изтъква, че такава оперативна помощ по принцип не е съвместима с вътрешния пазар, и се изисква от Германия да поясни дали тази помощ може да попадне в обхвата на Насоките за оздравяване и реструктуриране или да представи други аргументи относно съвместимостта.

2.2.5. ОТСТЪПКИ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

Подробно описание на мярката

- (69) До 2007 г. в приложимата тарифа на летищните такси в Саарбрюкен не се предвиждаха никакви отстъпки за авиокомпаниите. На 1 април 2007 г. FSBG въведе нов график, в който се предвиждат редица отстъпки за авиокомпаниите, които изпълняват определени условия. Тази тарифа бе въведена и от FSBesitzG/FSG след сливането на двете дружества.
- (70) В тарифата от 2007 г. са въведени три вида отстъпки. Първите два не са могли да бъдат кумулирани, докато третата би могла да бъде допълнителна спрямо всякакви други получени отстъпки.
- а) Отстъпки за нови авиокомпаниии: за авиокомпаниии, извършващи полети от Саарбрюкен за първи път, са били предложени намаляване на таксите за преместване на самолетите, за излитане/качане и пътнически такси с 50 % през първата година, 30 % през втората година и 20 % през третата година.
- б) Отстъпки за нови авиокомпаниии: бяха предложени отстъпки в същия размер и за същите такси за авиокомпаниите, обслужващи нови дестинации (т.е. дестинации, които не са били обслужвани през последните поне 12 месеца.
- в) Възстановяване на разходите за увеличаване на броя на пътниците: авиокомпаниии, които са транспортирали между 60 000 — и 100 000 пътници, или повече от 100 000 пътници през една календарна година, са получили възстановяване на разходите в размер на 5 % или 10 % от пътнически такси, които те са платили през съответната година, съответно.

Основания за откриване на официална процедура по разследване*Наличие на помощ*

- (71) В решението за откриване на процедура се предполага, че новата тарифа от 1 април 2007 г. е била приета от FSBesitzG. Въз основа на това, решението за откриване на процедурата е имало за цел да се припомни, че поради цялостния контрол, с който публичните органи са се ползвали спрямо FSBesitzG, въвеждането на тази нова тарифа е било приписано на държавата. До степента, до която графикът е предоставял помощ за таксите под пазарната стойност, той следователно е представлявал прехвърляне на държавни ресурси, което е могло да бъде присъщо на държавата.
- (72) Германия твърди, че отстъпките са били мотивирани от икономически съображения и са в съответствие с принцип за оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ). В решението за откриване на процедурата се подчертава обаче, че Германия до момента не е предоставила достатъчно информация, за да може Комисията да направи пълна оценка на това твърдение. Германия е помолена да предостави пълна информация относно разходите и приходите на летището, по-специално тези, свързани с търговското пътническо въздухоплаване. Освен това Комисията потърси разяснение по въпроса дали графикът за таксите се прилага без дискриминация между авиокомпаниите.
- (73) В решението за откриване на процедурата бе заключено, че е спорно дали отстъпките в тарифата от 1 април 2007 г. може да се обоснове въз основа на принципа за ОУПИ, и следователно не би могло да се изключи, че въпросните авиокомпаниии са получили предимство. Тъй като отстъпките бяха също така с тенденция да нарушат конкуренцията и да засенат търговията между държавите членки, Комисията стигна до предварителното заключение, че отстъпките представляват държавна помощ.

Съвместимост

- (74) В решението за откриване на процедурата беше направена оценка дали отстъпките могат да се считат за съвместима помощ за започване на стопанска дейност в съответствие с раздел 5 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В своята оценка Комисията изрази съмнения дали различните условия за съвместимост на помощта за започване на стопанска дейност са изпълнени.

- (75) По-специално, в решението за откриване се отбелязва, че:
- а) спорно е дали отстъпката за увеличение в броя на пътниците отговаря на условията на буква в) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като за нея не се изисква нов маршрут или честота;
 - б) спорно е дали отстъпката за увеличение в броя на пътниците отговаря на условията на буква г) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като не е била прогресивно намаляваща и ограничена по време;
 - в) имаше съмнения дали всички отстъпки отговарят на условията на буква е) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като не е съществувало задължение за авиокомпаниите да изплатят обратно всички получените отстъпки, ако те са извършвали дейност от Saarbrücken в продължение най-малко на три години;
 - г) спорно е дали отстъпките за нови маршрути и нови авиокомпани отговарят на условията на буква г) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като те не са били зависими от броя на пътниците;
 - д) спорно е дали отстъпката за увеличение в броя на пътниците отговаря на условията на буква и) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като в нея не е включено изискването за предварителен бизнес план;
 - е) имаше съмнения дали всички отстъпки отговарят на условията на буква й) от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като нищо от изискваната информация изглежда е била публикувана;
 - ж) имаше съмнения дали всички отстъпки отговарят на условията от точка 80 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като не беше ясно дали те могат да бъдат кумулирани и тъй като изглеждаше, че поне отстъпката за увеличен брой пътуващи би могла да бъдат комбинирани с двете други.
- (76) Тъй като кумулативните условия за съвместима помощ за започване на стопанска дейност не изглеждаха изпълнени и тъй като не изглеждаше да има други основания за съвместимост, Комисията стигна до предварително заключение, че отстъпките представляват несъвместима държавна помощ.

2.2.6. ПОМОЩ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА СТОПАНСКА ДЕЙНОСТ ЗА CIRRUS AIRLINES

Подробно описание на мярката

- (77) На 27 януари 2005 г. FSBesitzG подписа договор за започване на стопанска дейност с Cirrus Airlines Luftfahrtgesellschaft mbH („Cirrus“) с продължителност една година. Целта на договора е увеличаването на броя на пътниците по маршрута до [...]. В договора се посочва, че увеличението на пътници би било възможно само ако цените на билетите бъдат значително намалени, така че Cirrus да стане по-привлекателно за пътниците. То обясни освен това, че този проект би предизвикал високи загуби в началната фаза. Следователно летището е било готово да подкрепи проекта с финансиране за започване на стопанска дейност.
- (78) Началото на полетната дейност е определено за 29 март 2005 г.. Договорът се основава на бизнес план, който съдържа броя на пътниците и средната нетна доходност. Договорът определя също и вида на самолетите, които ще се използват.
- (79) Договорът задължава Cirrus да извършва редовни полети между Саарбрюкен и [...] с честота от [...] полета [...] дни седмично, [...] полети [...]. В договора изрично се заявява, че Cirrus [...]. Договорът бе впоследствие удължен и изменен няколко пъти и накрая действието му изтече на 31 декември 2006 г.
- (80) Възнаграждението, дължимо по силата на Договора, се изчислява в съответствие със следната формула:

[...]

По време на срока на договора, годишният размер на възнаграждението, изплатено от FSBesitzG на Cirrus беше, както следва:

Таблица 8

Плащания към Cirrus Airlines в EUR

Година	Нетно възнаграждение	Брутно възнаграждение
2005 г.	[...]	[...]
2006 г.	[...]	[...]

Основания за откриване на официалната процедура по разследване*Наличие на помощ*

- (81) В решението за откриване на процедурата първо се отбелязва, че решението на FSBesitzG предполага прехвърляне на държавни ресурси и може да бъде приписано на държавата. Cirrus беше също недвусмислено предприятие, което извършва икономическа дейност. След това въпросът беше дали Договорът предоставя на Cirrus предимство, което Cirrus в противен случай не би могло да получи на пазара. Тъй като Германия не е представила никакво обяснение защо договорът е бил сключен, от нея бе поискано да изясни дали тя счита, че при сключването на договора FSBesitzG е действало като рационален оператор в пазарна икономика и, ако това е така, да предостави документация в подкрепа на това мнение.
- (82) В решението за откриване се посочва, че към момента на приемане на решението, Комисията не е получила никакви индикации, че Германия е сравнила очакваните разходи и приходи, произтичащи от настоящия договор. Въз основа на това тя предварително заключи, че договорът с Cirrus представлява държавна помощ.

Съвместимост

- (83) В решението за откриване на процедурата беше направена оценка дали договорът със Cirrus можв да се счита за съвместима помощ за започване на стопанска дейност в съответствие с раздел 5 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В своята оценка Комисията изрази съмнения дали различните условия за съвместима помощ за започване на стопанска дейност са изпълнени.
- (84) По-специално, в решението за откриване се констатира, че договорът със Cirrus очевидно не е успял да изпълни следните условия:
- а) буква в), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като маршрутът на Cirrus между Саарбрюкен и [...] очевидно вече е съществувал и не е предоставена информация за новите честоти, които могат да доведат до увеличаване на пътниците;
 - б) буква г), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като договорът не изглежда да е нито прогресивно намаляващ или наистина ограничен във времето, като се има предвид, че той е бил продължен няколко пъти и тъй като не беше ясно дали Cirrus е доказало дългосрочната рентабилност на маршрута;
 - в) буква д), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като договорът не ограничава подкрепата относно допълнителни разходи за започване на стопанска дейност;
 - г) буква е), първа алинея от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като в договора не е определен краен срок и не се ограничава размера на помощта по отношение на разходите;
 - д) буква е), трета алинея от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като е спорно дали срокът, за който помощта е предоставена на Cirrus, е значително по-кратък от периода, през който Cirrus се е ангажирало да обслужва маршрута от Саарбрюкен;
 - е) буква ж), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като помощта изглежда свързана с промяната на броя на превозените пътници;
 - ж) буква з), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като е спорно дали договорът е бил публикуван преди неговото изтичане, и е станал достъпен също и за други авиокомпании;

- з) буква и), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като е спорно дали FSBetriebG е имало достъп до бизнес план на Cirrus и дали летището е проучило въздействието на помощта върху конкурентни маршрути;
 - и) буква й), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като изискваният списък на субсидираните маршрути очевидно не е бил публикуван;
 - й) буква к), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като е спорно дали Германия е въвела необходимите процедури за обжалване;
 - к) точка 80 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като се оказва, че Cirrus е комбинирано помощ съгласно договора, с тази съгласно тарифата за таксите от 2007 г.
- (85) Тъй като кумулативните условия за съвместима помощ за започване на стопанска дейност не изглеждаха изпълнени и тъй като не изглеждаше да има други основания за съвместимост, Комисията стигна до предварително заключение, че договърът със Cirrus представлява несъвместима държавна помощ.

2.2.7. МАРКЕТИНГОВО СПОРАЗУМЕНИЕ С AIR BERLIN

Подробно описание на мярката

- (86) На 6 април 2011 г. FSG подписа маркетингово споразумение с Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG („Air Berlin“), със срок на действие до 2 май 2014 г. Споразумението задължава Air Berlin да доставя маркетингови и рекламни услуги на FSG. В споразумението се постановява: [...] FSG е очаквало, че увеличените честоти ще доведат до повишени приходи от авиационната и неавиационна дейност. Освен това, Air Berlin е било задължено да рекламира двете връзки от и до Саабрюкен (информация за увеличаване на честотите в пресата, чрез електронни съобщения в пресата, брифинги на пътнически агенции, списания, печатни медии, на гишетото за регистрация, на борда, чрез радиото и др.). FSG възнагради Air Berlin за услугите по маркетинг с общо [800 000 – 1 700 000 EUR].

Основания за откриване на официалната процедура по разследване

Наличие на помощ

- (87) Подобно на договора с Cirrus, маркетинговото споразумение, сключено с Air Berlin повдига също и въпроса дали това споразумение е било в съответствие с пазарните условия. За всички други условия, като например приписването на прехвърляне на държавни ресурси и селективността се е предполагало, че са изпълнени.
- (88) Германия твърди, че е извършила анализ на разходите и ползите, който е доказвал, че договърът е бил печеливш за летището в дългосрочен план. Тя обаче не е предоставила този анализ, което е попречило на Комисията да извърши оценка на начина, по който летището е изчислило очакваните разходи и приходи, произтичащи от договора. Допълнително се отбелязва, че единственото предимство за летището от договора изглежда очакваното нарастване на броя на пътниците, самият договор изглежда е нищо повече от допълнителна отстъпка относно летищните такси, която дори е била кумулирани към отстъпките, които вече са налични по тарифата за таксите за 2007 г..
- (89) Въз основа на тези съображения, в решението за откриване на процедурата по разследване се стигна до предварителното заключение, че маркетинговото споразумение с Air Berlin предоставя последното селективно предимство. Тъй като също са били предварително установени всички други елементи на държавна помощ, Комисията стигна до предварителното заключение, че този договор съдържа елемент на държавна помощ.

Съвместимост

- (90) В решението за откриване на процедурата беше направена оценка дали маркетинговото споразумение може да се счита за съвместима помощ за започване на стопанска дейност в съответствие с раздел 5 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В своята оценка Комисията изрази съмнения дали различните условия за съвместима помощ за започване на стопанска дейност са изпълнени.
- (91) По-специално, в решението за откриване на процедурата по разследване се констатира, че споразумението с Air Berlin очевидно не отговаря на следните условия:
- а) буква г), от точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като не е ясно дали Air Berlin е доказало дългосрочната рентабилност на маршрута;
 - б) буква д), точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като договърът не ограничава подкрепата относно допълнителни разходи за започване на стопанска дейност;

	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
Neues zugangs-kontrollsystem													
Container Tor 1													
Rollwegbeschilderung													
Unterbrechungsfreie Stromvers. (Notstrom)													
Abstellfläche Ost, Bombenbedrohte Flz.													
Erweiterung S/L-Bahnköpfe, RESA													
Flughafennavigation													
Summe p.A.													

(¹) Информация, предоставена от Германия на 5 май 2012 г., приложение II.

- (95) Германия е съгласна, че финансирането на мерките за сигурност на летищата съгласно член 8 от *Luftverkehrsgesetz*, на мерките за контрол на въздушния трафик и за въздушна безопасност съгласно член 27, буква в), параграф 2 от *Luftverkehrsgesetz*, както и за пожарна безопасност, попада в обсега на изпълнението на задача на публичната власт. Според Германия, огражденията около летището и контролните пътеки, вратата за контейнери превози, сигнализацията по пистата, аварийното електрозахранване, местата за паркиране на самолети, които са предмет на бомбени заплахи, както и удължаване на зоната за безопасност на ПИК (пистата за излитане и кацане) попадат в обхвата на член 8 от *Luftverkehrsgesetz*, и следователно попадат също в обсега на изпълнението на задача на публичната власт.
- (96) По отношение на мерките за контрол на въздушния трафик и за въздушна безопасност съгласно член 27, буква в), параграф 2 от *Luftverkehrsgesetz*, Германия твърди, че държавата не покрива разходите за тези мерки за всички летища, но че различното третиране на различните летища е оправдано и поради това не включва предоставяне на предимство. По-конкретно, в член 27, буква в), параграф 2, се прави разграничение между определени летища, където финансирането на тези мерки за сигурност на федерално равнище се счита за необходимо по съображения за безопасност и поради интереси на транспортната политика, както и други летища, на които тези мерки не се смятат за абсолютно необходими от гледна точка на федералните интереси. Федералното министерство на транспорта досега призна финансирането на няколко летища, като сред тях е Саарбрюкен, като необходимо по съображения за безопасност и съгласно политиките в областта на транспорта. Ето защо финансирането на регионални летища, които обикновено би трябвало да покрият сами тези разходи, само по себе си не е дискриминационно. Финансирането на мерките за контрол на въздушния трафик и за въздушна безопасност, независимо дали се предоставя пряко от държавата на федерално равнище, или от федералните провинции, във всички случаи е част от изпълнението на задача на публичната власт.
- (97) Освен това разходите за пожарна безопасност, например, не са уредени на федерално равнище, но попадат в компетентността на провинциите, поради което пожарната безопасност на всички летища не е финансирана от държавата. Разликата в третирането се корени в исторически, както и в обективни причини. Фактът, че по-малките регионални летища не могат да поемат високите фиксирани разходи, които изисква поддържането на пожарна безопасност и че следователно те се поемат от съответната федерална провинция, се дължи основно на естеството на стопанската дейност на летището.

- (98) Що се отнася до vH Saar, Германия твърди, че дружеството не може да се разглежда като предприятие. Първо, твърди се, че Vh Saar само по себе си не действа на пазара, а само притежава дялове в други дружества (а именно летището и HSG). Като се позовава на Решение на Съда на Европейския съюз⁽¹⁵⁾, Германия припомня, че единствено притежаването на дялове в други дружества, дори ако става дума за контролен дял, само по себе си не представлява икономическа дейност. Освен това се твърди, че изключението от този принцип, според който дадено холдингово дружество не извършва икономическа дейност, при което то упражнява влияние върху дружествата, в които то притежава акции или дялове, не се прилага в случая с vH Saar.

Предимство

- (99) По отношение на vH Saar Германия твърди, че дружеството не е получило никакво предимство от държавни ресурси, тъй като то е прехвърлило всички средства, получени от провинция *Саарланд*, към FSBesitzG/FSG. В резултат на това, тя оспорва твърдението, че vH Saar би могло да се счита за получател на помощта.
- (100) Що се отнася до средствата, получени от FSBesitzG/FSG от vH Saar чрез споразумението за прехвърляне на печалби и загуби, Германия твърди, че не е дадено преимущество, тъй като цялото финансиране едва компенсира FSBesitzG/FSG за предоставянето на услуга от общ икономически интерес (УОИИ) в съответствие със съдебната практика по делото *Altmark*.

Първи критерий от решението по делото Altmark: възлагане на УОИИ

- (101) Германия твърди, че експлоатацията на летището, включително изграждането и поддръжката на необходимата инфраструктура, представлява УОИИ. Понятието за УОИИ е дефинирано от Германия като услуги, предоставяни на пазара по надежден и стабилен начин, от който обществеността има общ интерес, и който пазарът сам по себе си не може да предостави, и които са предоставени от образувание, което е било натоварено със съответните задължения.
- (102) Що се отнася до експлоатацията на летището в Саарбрюкен, Германия твърди, че тя включва предлагане на услуги на пазара. Освен това тя твърди, че тъй като то обслужва не повече от 500 000 пътници годишно, и като по този начин е под прага, определен в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., от който едно летище може да се очаква да бъде рентабилно, летището предлага услуги, които в противен случай пазарът не би предоставил.
- (103) Според Германия на летището в Саарбрюкен е възложено задължението за предоставяне на тези услуги. Германия заявява, че това задължение произтича от лицензията за експлоатация, както и разпоредбите на германския закон за въздухоплаването. Германия се позовава по-конкретно на член 45, параграф 1 от Регламента за авиационно лицензиране (*Luftverkehrszulassungsordnung*), в който се предвижда, че дадено летищно предприятие трябва да „поддържа летището в състояние, което е безопасно за експлоатация състояние и правилно да го експлоатира“. Задължението за експлоатация включва задължение за предоставяне на летищни услуги на разположение на самолети без каквато и да било дискриминация по време на редовното работно време, което самото е установено в оперативния лиценз и не може да бъде променяно едностранно от оператора на летището. Всяко неспазване на задължението за експлоатация на летището би довело до глоби в размер до 50 000 EUR съгласно член 108 от *Luftverkehrszulassungsordnung* във връзка с член 58, параграфи 1, 10, 2 от *Luftverkehrsgesetz*. Накрая Германия изтъква, че освен това провинцията осигурява нормалната експлоатация на летището чрез своя цялостен контрол върху оператора.
- (104) Коментирайки относно забележката от решението за откриване на процедурата, че изглежда не съществува формален акт за възлагане, Германия твърди, че комбинацията от факторите, споменати в съображение 103, и по-специално всеобхватният и строг контрол на летището, упражняван от провинция *Саарланд*, гарантира, че целите на възлагането се осъществяват най-малко по същия начин, както би бил случаят, ако е налице формален акт на възлагане.
- (105) В подкрепа на твърдението си, че експлоатацията на летището е УОИИ, Германия отстоява, че летището е съществена част от транспортната инфраструктура в *Саарланд*, която е необходимо по-специално, за да се свърже регионът с останалата част на страната и големите авиационни центрове. Твърди се, че особеното значение на тази транспортна връзка произтича от географското положение на провинция *Саарланд* на картата на Германия, тя е доста далече от големите градски агломерации на страната.

⁽¹⁵⁾ Дело C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al.*, точка 111.

- (106) Твърди се, че летището, на първо място, служи на населението на региона чрез обслужване на неговите туристически и частни транспортни нужди. Твърди се, че *Саарланд* ще се развива все повече като дестинация за туризъм. На второ място Германия твърди, че то е от жизнено важно значение за свързването на научните, културните и социални институции на *Саарланд*, които в голямата си част са разположени в град Саарбрюкен. На трето място, значимостта на летището за местната икономика и регионалното развитие се подчертава, по-специално в светлината на продължаващия структурен преход от икономика, основаваща се на въгледобива, и към установяването на международна и иновативна икономика. Германия посочва, че дружествата обосновават решението си да се установят в *Саарланд* често на факта, че там има летище. Освен това тя се позовава на проучване от 2009 г., според което търсенето за предоставянето на въздушен пътнически транспорт се очаква да нарасне в бъдеще.
- (107) Германия подкрепя предходните си твърдения, като отстоява, че постоянното увеличаване на броя на пътници на летището в Саарбрюкен през последните десетилетия, резултатите от проучване, което показва допълнителен потенциал за растеж, и факта, че други летища в региона не могат да задоволят местното търсене, демонстрират значението на летището за местното население и икономика. Германия се позовава на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., в които се заявява, че „в) не е невъзможно да се разглежда цялостното управление на летището, в изключителни случаи, като услуга от общ икономически интерес“, например когато летище се намира в „изолиран регион“, и твърди, че Саарбрюкен е такъв изключителен случай поради своето географско положение, както и поради продължаващите структурни промени на местната икономика⁽¹⁶⁾. И накрая, тя твърди, че финансирането не предоставя средства за дейности, които надхвърлят „основните дейности“ в точка 53, подточка iv) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (108) Германия по-нататък твърди, че съществуването на УОИИ не може да бъде оборено с твърдението за липса на необходимост от летището. Тя твърди, че другите летища в региона не могат да отговорят на потребностите, които летището в Саарбрюкен удовлетворява. По-конкретно, твърди се, че другите летища в региона са или твърде отдалечени от район на обслужване на летището в Саарбрюкен (например летищата във Франкфурт-Хан и Люксембург, Netz-Nancy-Lograine) или не са сравними със Саарбрюкен поради по-малките си размери и ограничените предлагани услуги (преди всичко летището в Zweibrücken).

Втори критерий от решението по делото Altmark: параметри за компенсация

- (109) Германия твърди, че целта на втория критерий по делото *Altmark* е да се избегне свръхкомпенсиране и да се осигури ефективното използване на публичното финансиране. Тя заявява, че въз основа на строг контрол от страна на местните власти по отношение на летището, като се гарантира отговорно икономическо поведение, и на факта, че неговата дейност се ограничава до предоставянето на УОИИ, целта на втория критерий е изпълнена. Накрая се твърди, че при всички случаи условията на финансиране са проектирани по такъв начин, че да се изключи всякаква възможност за злоупотреба при използването на компенсация за УОИИ.

Трети критерий от решението по делото Altmark: избягване на свръхкомпенсация

- (110) Германия твърди, че публичното финансиране никога не е надхвърлило сумата, необходима за улесняване на предоставянето на УОИИ, като се вземат предвид съответните приходи. Дейностите на летището, уместно е да бъде подчертано, се ограничават до предоставянето на въпросната УОИИ, като последицата от това е, че не са възникнали никакви други разходи, които биха могли да бъдат предмет на кръстосано субсидиране. Освен това се твърди, че инфраструктурата и операциите на летището са необходими и подходящи за задоволяване на нуждите на въздушния трафик в района за обслужване на летище Saarbrücken. Fsbesitzg и FSG нямат и не генерират печалби, а FSBBG постигна само незначителна печалба. Германия твърди, че местните органи следят отблизо усвояването на публичните средства и биха се намесили, ако са съществували слабости.

Четвърти критерий от решението по делото Altmark: публичен търг или определяне на целеви показатели

- (111) Тъй като летището съществува от дълго време, много преди предоставянето на летищни услуги започна да се разглежда като икономическа дейност, Германия твърди, че тя е решил да не възлага УОИИ чрез тръжна процедура, а по-скоро да се продължи да се разчита на съществуващото летище. Все пак следва да се посочи, че 4-та критерий е изпълнен, тъй като Германия счита, че местните органи са следили отблизо дейностите на летището, като по този начин са гарантирали, че само ефективните разходи са били възстановени. Докато *Саарланд* не разполага с точни данни относно други регионални летища, тя приема, че неефективността на летището в Саарбрюкен е средна, и че органите на местно управление биха различили и премахнали всяка неефективност. Накрая Германия изтъква, че поради разнообразните различия, съществуващи между регионалните летища в Германия, простото споставяне е безсмислено. В тази ситуация, Комисията би следвало да е доволна от факта, че няма данни, че летището в Саарбрюкен е неефективно.

⁽¹⁶⁾ Насоки за въздухоплаването от 2005 г., точка 34.

Междинно заключение относно Алтмарк/УОИИ

- (112) Тъй като Германия е на мнение, че четирите критерия по делото *Altmark* са изпълнени, тя посочва, че финансирането на летището от държавни ресурси не представлява предимство, а е просто компенсация за предоставянето на УОИИ.

Принцип за оператор в условията на пазарна икономика

- (113) Германия обяснява, че поради сериозното структурно и икономическо значение на летището в Саарбрюкен за региона *Саарланд* счита операцията като УОИИ, а не като стопанска дейност. Ето защо евентуално затваряне на летището не е възможно не съществуват анализи на разходите и ползите за затваряне.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (114) Като твърди, че финансирането на летището не нарушава конкуренцията или засяга търговията между държавите членки, Германия твърди, че тя не представлява държавна помощ. В този контекст Германия припомня, че в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се посочва, че финансиране на малки регионални летища с по-малко от 1 милиона пътници „*е малко вероятно да наруши конкуренцията или да засегне търговията до степен, противоречаща на общия интерес*“⁽¹⁷⁾. Летището в *Саарбрюкен* попада в тази категория случаи, и според Германия няма причини за отклонение от общата презумпция: Летището в *Саарбрюкен* е типично регионално летище обслужващо потребностите на населението в този район и по-голямата част от пътниците в действителност са от региона.
- (115) С оглед на наличието на други летища в региона, особено тези, разположени в други държави членки, се твърди, че районът на обслужване на летище *Саарбрюкен* обхваща *Саарбрюкен* и околните райони, но почти не се разпростира до други държави членки. Впрочем следва да се посочи, че само [по-малко от 14 %] от пътниците идват от Франция [...] или Люксембург [...]. Германия счита, че единствените чуждестранни летища в потенциална конкуренция с летището в *Саарбрюкен* са летище Люксембург и летището в *Metz-Nancy-Lorraine*. Тези две летища обаче са на повече от час шофиране с кола от *Саарбрюкен*, така че – ако приемем, че районът на обслужване на дадено летище обхваща всички точки, от които това летище може да бъде достигнато в рамките на 60 минути, — техните райони на обслужване минимално се припокриват. Нещо повече, местата, в които те се припокриват, са слабо населени и се смята, че генерират малко на брой пътници, докато районът на обслужване на летището в *Саарбрюкен* не попада в рамките на районите на обслужване на посочените чуждестранни летища.
- (116) Освен това се твърди, че профилите на двете упоменати чуждестранни летища и на летището в *Саарбрюкен* са много различни: Летището в Люксембург е значително по-голямо (около 1,5 милиона пътници годишно) и предлага разнообразни маршрути, докато *Metz-Nancy-Lorraine* е значително по-малко и предлага изключително редовни полети на територията на Франция и чартърни полети до Северна Африка. Германия твърди, че, що се отнася до летището в Люксембург летище в частност, не съществува конкуренция, тъй като двете летища се допълват, а не заместват едно с друг.
- (117) Що се отнася до съседни летища в Германия, тя твърди, че летището в *Саарбрюкен* не е в конкуренция нито с летището в *Frankfurt-Hahn* нито с летището в *Zweibrücken*. По отношение на първото, може да се установи, че районите на обслужване се припокриват само в малка степен поради разстоянието между двете летища, че летището във *Frankfurt-Hahn* е много по-голямо (приблизително 3,5 милиона пътници годишно), и предлага почти изцяло рейсове по международни маршрути на нискотарифни превозвачи, докато тези превозвачи не обслужват летището в *Саарбрюкен*. Освен това въздушният превоз на товари е важен във *Frankfurt-Hahn*, но не играе роля в *Саарбрюкен*.
- (118) По отношение на летището в *Zweibrücken* Германия подчертава, че то, поради неговата близост с летището в *Саарбрюкен*, е най-вероятно в конкуренция с това летище, като връзката между двете летища е в действителност взаимно допълваща се, а не конкурентна. Докато летището в *Zweibrücken* не предлага редовни полети, а се използва изключително за чартърни полети, то летището в *Саарбрюкен* специализира в редовните полети за лица, пътуващи по бизнес причини. Тези различни профили са отразени в съответната инфраструктура, като по-висококачествени съоръжения на летището в *Саарбрюкен* са типични за летищата с акцент върху редовните полети. В допълнение, въздушният транспорт играе роля в *Zweibrücken*, докато това не е вярно за летището в *Саарбрюкен*, поради по-късата писта за излитане и кацане и забраната за нощни полети там.

⁽¹⁷⁾ Насоки за въздухоплаването от 2005 г., точка 39, параграф 2.

- (119) Въз основа на възприятието за взаимно допълване между летището в Zweibrücken и летището в Саарбрюкен, Германия заявява, че е предвидено по-тясно сътрудничество между двете летища. Съответните регионални правителства вече са решили да си сътрудничат по-тясно в бъдеще, като предвиждат създаването на съвместно летище („Saar-Palatinate-Airport“) разположено в две места (Саарбрюкен и Zweibrücken). Сътрудничеството следва да доведе до полезни синергии и осигурени средства. Накрая, Германия изтъква, че търсенето на авиационни услуги в региона (двете летища, взети заедно, вече обхващат 750 000 пътници), като твърди, че само летищата в Саарбрюкен и Zweibrücken заедно могат правилно да удовлетворят това търсене, по-специално защото другите съседни летища не могат да служат като заместители.
- (120) Германия подчертава, че дори ако бе установено, че летищата в Саарбрюкен, Zweibrücken и летището в Frankfurt-Naahn са в конкуренция помежду си, всички мерки за публична помощ мерки няма да засегнат търговията между държавите членки. Всички три летища са разположени в Германия, дружествата, които ги експлоатират, са германски, и акционерите са германски териториални единици.
- (121) На последно място се твърди, че всяко нарушаване на конкуренцията или въздействие върху търговията би било толкова незначително, че „de-minimis-rationale“ (правилото за минимална помощ) следва да се приложи в разглеждания случай, което води до заключението, че такъв един ефект е незначителен.

3.1.2. СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ И СЪВМЕСТИМОСТ

- (122) При условията на евентуалност и ако Комисията не приеме твърдението на Германия, че оздравителните мерки не представляват държавна помощ, Германия твърди, че мерките представляват съществуваща помощ, са във всички случаи съвместими, както и са освободени от задължението за уведомяване съгласно Решението за УОИИ от 2005 г., и са в съответствие с критериите за съвместимост, посочени в раздели 4.1 и 4.2 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., както и че могат да бъдат оправдани като съвместими съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

Съществуваща помощ

- (123) Германия посочва, че ако за споразумението за прехвърляне на печалби и загуби между vh Saar и FSBesitzG/FSG беше установено, че представлява държавна помощ, то би могло да се квалифицира като съществуваща помощ. Съответното споразумение, явяващо се правно основание за покриване на годишния дефицит, бе сключено на 7 май 1996 г. и е, според Германия, непроменено оттогава. Ако Комисията констатира, че P&L споразумението представлява несъвместима държавна помощ, тази констатация щяла да поражда действие единствено за в бъдеще.

Решение за УОИИ от 2005 г.

- (124) Германия твърди, че финансирането попада в обхвата на решението за УОИИ от 2005 г., тъй като критериите приложимост за помощ за летища (по-малко от 1 милион души или по-малко от 100 милиона евро оборот през двете години преди възлагането; по-малко от 30 милиона евро като обезщетение за година) са изпълнени. Освен това тя твърди, че са изпълнени условията, залегнали в членове 4 и 5 от Решението за УОИИ от 2005 г. (възлагане на УОИИ, не свръхкомпенсация), са спазени по същите причини като тези, споменати по отношение на спазването на критериите от делото *Altmark*.
- (125) Германия също така повтаря, че е налице значително търсене на въздухоплавателни услуги в региона, което не може да бъде посрещнато от съседните летища, с което изключва предположението, изразено в решението за откриване, че летището не е необходимо за задоволяване на местното търсене на услуги за въздушен трафик. Тя подчертава, че съответните проучвания показват, че съществува допълнителен потенциал за растеж поради прогнозирано увеличаване на търсенето от страна на пътниците, на което търсенето съседните летища няма да могат да отговорят (Германия се позовава на своите обяснения относно липсата на заменяемост между летищата в региона и съответната липса на конкуренция между тях).
- (126) Накрая, що се отнася до предположенията в решението за откриване, че липсват формален акт на възлагане, ограничение на основните дейности на летището и прозрачно определяне на параметрите на компенсацията, Германия се позовава на доводите си относно спазването на критериите по делото *Altmark*, като твърди, че представените разсъждения са приложими в еднаква степен към настоящия контекст.

Решение за УОИИ от 2012 г.

- (127) Германия посочва, че решението за УОИИ от 2012 г., което ще бъде приложимо за мерките, предмет на обсъждане в настоящото решение, едва след изтичането на преходния период през 2014 г., ще се прилага само за в бъдеще, и по-специално за предвижданото сътрудничество между летищата Саарбрюкен и Цвайбрюкен.

Насоки за въздухоплаването от 2005 г.

- (128) Германия първо изтъква, че общите мерки за финансиране са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 106, параграф 2 от Договора, във връзка с раздел 4.2 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. (помощ за експлоатацията на летищната инфраструктура). В подкрепа на това твърдение тя отново се позовава само на доводите, изтъкнати по отношение на спазването на критериите по делото *Altmark* и решението за УОИИ от 2005 г.
- (129) По отношение на съвместимостта съгласно раздел 4.1 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. (финансиране на летищна инфраструктура) Германия твърди, че всички условия, посочени в него, са изпълнени.

Изграждането и експлоатацията на инфраструктурата отговарят на ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.)

- (130) Германия се позовава на доводите си относно съществуването на УОИИ, за да докаже, че летище Саарбрюкен отговаря на цел от общ интерес. Тя повтаря, че летището задоволява нуждите на местното население в областта на въздухоплаването, че достъпността на региона не може да бъде осигурена от съседните летища и че летището е от съществено значение за икономическото развитие на региона.

Инфраструктурата е необходима и пропорционална на целта

- (131) Според Германия инфраструктурата, по-специално сградата на терминала, в употреба от 2000 г. насам, и модернизиранията писта са строго необходими за постигането на целта и не са диспропорционално мащабни или сложни. Инвестициите в инфраструктура са били необходими за поддържане или подмяна на износената инфраструктура и за адаптиране към увеличаващия се брой пътници, растящите потребности от гледна точка на комфорта, както и по-строгите изисквания за безопасност и сигурност. Без инвестициите летището не би било оперативно. Германия припомня също, че съществуващата инфраструктура редовно е била претоварена преди изграждането на нов терминал (от 1999 г.) [...]. На последно място тя подчертава, че необходимите инвестиции не е можело да бъдат финансирани от оперативния собствен капитал на дружеството.

Инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване

- (132) Въз основа на вече съществуващото използване и очакваното допълнително увеличение на броя на пътниците, Германия твърди, че тази инфраструктура има повече от задоволителни перспективи за използване. Тя се позовава на прогнозата за развитието на въздухоплаването в региона, като демонстрира, че търсенето ще нараства.
- (133) Германия твърди, че когато е започнало строителството на сградата на новия терминал през 1999 г., не е можело да се предвиди, че събитията от 11 септември 2001 г. в Съединените щати, облакът от пепел след изригването на вулкана в Исландия през 2010 г. и световната икономическа криза между 2008 г. и 2011 г. ще окажат отрицателно въздействие върху броя на пътниците в Саарбрюкен. Според нея тези събития са засегнали целия европейски сектор на въздухоплаването, като са отложили иначе положителното развитие. При все това, според Германия все още се забелязва положителната тенденция, започнала през 1999 г., което води до очакването, че капацитетът на летище Саарбрюкен ще бъде използван в пълна степен в средносрочен план (като се вземе също предвид планираното сътрудничество с летище Цвайбрюкен).
- (134) По отношение на финансовите перспективи Германия подчертава, че се очаква положителна печалба EBITDA за 2020 г. и че това е достатъчно, за да се изпълни изискването за задоволителни средносрочни перспективи за използване. Тя припомня, че самата Комисия е признала, че регионалните летища не генерират по принцип печалби, които биха могли да се реинвестират в инфраструктура — факт, който не може да изключи съвместимостта на мерките за подпомагане съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

Всички потенциални потребители на инфраструктурата имат достъп до нея при равни и недискриминационни условия

- (135) Тъй като всички авиокомпании имат достъп до летището по недискриминационен начин и са предмет на общоприложима тарифа за таксите, включително съдържащите се в нея отстъпки, Германия е на мнение, че този критерий е изпълнен. Тя подчертава, че особено отстъпките не са определени по такъв начин, че да създадат фактическо селективно предимство за някои въздушни превозвачи. Накрая, тя твърди, че индивидуалните договори, сключени със Cirrus и Air Berlin, не са от значение в този контекст и че така или иначе всички авиокомпании са имали възможността за сключване на такива договори.

Развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза

- (136) Не е ясно за Германия как „умереното“ разширяване на инфраструктурата на летище Саарбрюкен може да има или е имало въздействие върху търговията. Тя припомня, че Комисията е приела, че подкрепата за малките регионални летища обикновено няма такова въздействие. Що се отнася до възможното въздействие върху летище Цвайбрюкен, Германия повтаря, че двете летища не се конкурират помежду си, а следва да се разглеждат като допълващи се. Тя също така твърди, че инфраструктурните мерки не са оказали въздействие върху летища Метц-Нанси-Лорен и Люксембург, което би било в противоречие с интереса на Общността.

Член 107, параграф 3, буква в) от Договора

- (137) Германия твърди, че поне за периода между 2000 и 2005 г. финансовата подкрепа за летището може да бъде счтена за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. За целите на доказване на значението на летище Саарбрюкен за регионалното икономическо развитие и достъпността на региона, Германия се позовава на доводите си относно съществуването на УОИИ. Финансовата подкрепа е почти изцяло в полза на инфраструктурни проекти, които са в съответствие с целите за регионално развитие. Като пример Германия представя подробни обяснения във връзка с необходимостта от трите най-големи единични инфраструктурни инвестиции.
- (138) Що се отнася до стимулиращия ефект, Германия обяснява, че летището е важен стимул за извънрегионалните компании да инвестират в провинция *Саарланд*. По подобен начин дружествата, които вече присъстват, са стимулирани да разширяват дейността си и да инвестират повече. Твърди се, че ако е липсвал стимулиращ ефект, провинция *Саарланд*, вземайки предвид затрудненото си бюджетно състояние, би преразгледала своята подкрепа за летището. Накрая, Германия изтъква отново, че експлоатацията на летище Цвайбрюкен не е засегната.

3.2. ПРЕХВЪРЛЯНЕТО НА РАЗЛИЧНИ ПАРЦЕЛИ ЗЕМЯ КЪМ FSBESITZG

3.2.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (139) Германия е на мнение, че прехвърлянето на земя обслужва целите на сигурността и попада в обхвата на държавната политика, поради което е извън приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора. По-конкретно тя твърди, че след като пистата е била променена, прехвърлената земя е била нужна, за да се обгради пистата с удължени зони за сигурност и безопасност и да се адаптира съществуващата ограда за сигурност. Обезопасяването на територията на летището, според Германия, е в интерес на обществото и е задача на държавата, а не икономическа дейност. В основата на тези мерки за сигурност бяха законодателни промени, въведени след събитията от 11 септември 2001 г. в Съединените щати.
- (140) Освен това Германия твърди, че прехвърлянето на земя през периода след 2000 г. на обща стойност [...] при всички случаи не е нарушило конкуренцията или засегнало търговията по същите причини, които са споменати по отношение на общите мерки за финансиране. Поради ниската си стойност прехвърлянето на земя ще попадне в обхвата на Регламента *de minimis*.

3.3. ГАРАНЦИИ ПО ЗАЕМИ В ПОЛЗА НА VH SAAR И FSBESITZG

3.3.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (141) В решението за откриване се предполага, че от трите известни гаранции за FSBesitzG само една е била предоставена след 2000 г. Въпреки това Германия обяснява, че разглежданата гаранция всъщност е била предоставена в хода на 1999 г., т.е. преди ключовото съдебно решение по делото *Aéroports de Paris*. Поради това се твърди, че нито една от трите гаранции не би могла да представлява мярка за държавна помощ. В случай че Комисията все пак констатира, че тези гаранции представляват държавна помощ, Германия твърди, че те ще трябва да бъдат оценени като съществуваща помощ, в резултат на което всяко решение на Комисията ще има само действие *ex nunc*.
- (142) По отношение на писмата за подкрепа Германия се позовава на съображенията си относно общата мярка за финансиране на летището (съображения 93 — 121), като твърди, че те са еднакво приложими в този случай.

3.3.2. СЪВМЕСТИМОСТ

- (143) Германия твърди, че ако мерките бъдат квалифицирани като държавни помощи, те биха били съвместими с вътрешния пазар съгласно условията, определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В това отношение тя се позовава на доводите, представени по отношение на общата мярка за финансиране, като твърди, че те са еднакво приложими в този случай.

3.4. ДОГОВОРЪТ ЗА ЛИЗИНГ МЕЖДУ FSBSITZG И FSBG

3.4.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (144) Германия прави разлика между договора за лизинг, сключен през 1997 г., който е в сила до 1 юли 2006 г., и договора за лизинг, който е валиден от 1 юли 2006 г. до сливането на FSBSitzG и FSBG.
- (145) По отношение на договора за лизинг от 1997 г. тя твърди, че ако се установи, че представлява държавна помощ, тя би могла да се квалифицира като съществуваща помощ. Ако Комисията счете, че този договор представлява несъвместима държавна помощ, това решение ще породи действие само за бъдещето, а не за миналото.
- (146) По отношение на договора за лизинг от 2006 г. Германия изтъква, че този договор представлява само изменение на съществуваща помощ и не отговаря на изискванията за нова помощ. Тя подчертава, че именно законът, въз основа на който може да се сключи такъв договор за лизинг, не е бил променен. Тя твърди, че е необходима промяна на правното основание, за да може помощта да бъде квалифицирана като нова.
- (147) В допълнение Германия твърди, че договорът за лизинг от 2006 г. е в съответствие с пазарните условия в този момент. Тя твърди, че променливото лизингово плащане не е било необичайно и че няма данни за това, че действителната начислена сума е била необичайно ниска. Освен това тя твърди, че променливото лизингово плащане е довело и до получаване на значително по-високи лизингови плащания в сравнение с предходния договор. Твърди се, че договорът за лизинг от 2006 г. е подобрил капацитета за действие на FSBG. На последно място, Германия твърди, че FSBSitzG е имало интерес да запази Flugort като акционер, тъй като участието на това дружество е дало възможност за достъп до ноу-хау и е създавало полезни взаимодействия.
- (148) Във всеки случай Германия твърди, че въпреки факта, че няма никакви документи, показващи как са били изчислени лизинговите плащания, действителният размер на лизинговото плащане не е от значение, тъй като съществуващата тясна връзка между FSBSitzG и FSBG означава, че общото икономическо въздействие е неутрално. В резултат на по-високото лизингово плащане FSBSitzG би получавало по-малко пари от *vh Saar*, докато по-ниското плащане би било компенсирано чрез по-високи трансфери от *vh Saar*.
- (149) По отношение на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията Германия се позовава на доводите, изтъкнати в тази връзка в контекста на общата мярка за финансиране, като твърди, че тези доводи са еднакво приложими в този случай.

3.5. ОТСТЪПКИ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

3.5.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (150) Германия твърди, отстъпките от летишните такси, въведени през 2007 г., са били икономически разумни, не предоставят селективно предимство, не нарушават конкуренцията и нямат отражение върху търговията.

Тест за оператор в условията на пазарна икономика

- (151) След напускането на *Narag Lloyd/TUIFly* през 2006 г. броят на пътниците на летище Саарбрюкен спадна с 30 %. При това положение според Германия са били необходими действия, за да се гарантира, че съществуващият капацитет е подходящо използван в средносрочен и дългосрочен план, както и за да се запази конкурентоспособността и привлекателността на летището. Предишната тарифа за таксите се е оказала конкурентен недостатък, тъй като летището е било с най-високи такси от всички летища в Германия. Германия твърди, че отстъпките действително са довели до непрекъснато увеличение на броя на пътниците след 2006 г. Германия показва положителния ефект на отстъпките, като се позовава на решението на *Air Berlin* да започне да обслужва летище Саарбрюкен — решение, което е било взето едва след въвеждането на отстъпките.
- (152) Германия подкрепя твърдението си, че отстъпките са имали икономически смисъл, с довода, че те са били предоставяни само за нови авиокомпании или за нови маршрути. В резултат на това според нея би могло да се очаква, че отстъпките не биха имали незабавен ефект върху статуквото, а биха довели до нарастване на пътниците в бъдеще. Според нея икономическият смисъл е допълнително подчертан от ограничението, че отстъпката не може да надхвърля 50 % от инвестиционните разходи за новата авиокомпания или новия маршрут.

- (153) Като посочва, че отстъпките са имали икономически смисъл, Германия твърди, че тъй като те са били предложени на всички авиокомпании, не е било възможно да се направят точни предварителни изчисления на разходите и ползите от отстъпките. Разходите за закриване на летището, от друга страна, не са изчислени, тъй като закриването никога не е било разглеждано като вариант на действие.

Селективност

- (154) Като се опира на факта, че отстъпките, въведени през 2007 г., са били на разположение на всички авиокомпании, Германия твърди, че тази мярка е била неселективна. Публикуваната тарифа за таксите, в която са включени отстъпките, е обща и има абстрактен характер, отстъпките се прилагат автоматично за всички въздушни превозвачи, извършващи дейност от Саарбрюкен, които са предоставили съответните данни, и летището няма свобода на преценка при прилагането на отстъпките.
- (155) Германия твърди, че целта на отстъпките е била да се увеличи привлекателността на летище Саарбрюкен, а не да се отдава предпочитание на определена авиокомпания. Селективността de facto би била изключена и от факта, че едни и същи такси се прилагат спрямо всички самолети над 5 700 kg максимално стартово тегло (MTOW), като по този начин всички търговски самолети се третират по еднакъв начин и не се прави разлика между вътрешни и международни полети. На последно място, отстъпките също така не се основават на броя на каданията.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (156) По отношение на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията, Германия се позовава на доводите, изтъкнати в тази връзка в контекста на общата мярка за финансиране, като твърди, че тези доводи са еднакво приложими в този случай.

3.6. ПОМОЩ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ДЕЙНОСТ ЗА CIRBUS AIRLINES

3.6.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (157) Германия твърди, че при сключването на договора със Cirbus FSBesitzG е действало като частен инвеститор, като последицата от това е, че плащанията, направени към Cirbus, не представляват държавна помощ. Освен това тя твърди, че мярката не нарушава конкуренцията и няма отражение върху търговията.

Тест за оператор в условията на пазарна икономика

- (158) Според Германия целта на договора със Cirbus и била да се постигне увеличаване в броя на пътниците. Увеличението е трябвало да се постигне чрез по-висока честота на полетите до [...], както и чрез използването на съвременни въздухоплавателни средства. Както по-голямата честота, така и задължението за използване на съвременни въздухоплавателни средства, са били конкретно предназначени да увеличат комфорта и гъвкавост за пътуващите по работа.
- (159) Германия твърди, че честите изменения на договора доказват, че FSBesitzG е наблюдавало отблизо икономическото развитие и е било в състояние да реагира бързо на икономическата необходимост. Краткият срок на предизвестие за прекратяване на договора (30 дни) изглежда е допълнителен признак, че FSBesitzG поставя акцент върху икономическата устойчивост на договора, което му дава възможност да се откаже от договора, в случай че целите не могат да бъдат постигнати. Дългосрочната рентабилност в крайна сметка е трябвало да бъде засилена чрез установяването на Cirbus като *главен превозвач* в Саарбрюкен. Според Германия точни данни за очакваните разходи и ползи обаче не са налични.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (160) По отношение на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията, Германия се позовава на доводите, изтъкнати в тази връзка за отстъпките от летищните такси, въведени през 2007 г., като твърди, че тези доводи са еднакво приложими в този случай.

3.6.2. СЪВМЕСТИМОСТ

- (161) Германия твърди, че дори ако се счете, че представляват държавна помощ, плащанията за Cirbus могат да бъдат оправдани като съвместими помощи за започване на стопанска дейност съгласно условията, изложени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., както и в член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

- (162) Като припомня, че договорът със Cirrus е увеличил честотата на тази авиокомпания за експлоатация на маршрут [...], че FSBesitzG е сключило договора с цел да бъде рентабилен, както и че не бе възможно проучването на ефекта от увеличаването на честотата върху други маршрути поради липсата на друга авиокомпания, която да обслужва [...] от Саарбрюкен, Германия твърди, че съответните условия са изпълнени. Освен това тя обяснява, че не съществуват други високоскоростни връзки, свързващи Саарбрюкен и [...] и че плащанията по договора не се натрупват с отстъпки върху летищните такси (тарифата за таксите включва само отстъпките, влезли в сила след изтичане на договора със Cirrus). Накрая, Германия обяснява, че тъй като според нея договорът не съдържа елементи на държавна помощ, съществуването на договор не е било публично оповестено (в списък или по някакъв друг начин) и не е предвиден специфичен механизъм за обжалване.

3.7. МАРКЕТИНГОВО СПОРАЗУМЕНИЕ С AIR BERLIN

3.7.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (163) Германия твърди, че маркетинговото споразумение с Air Berlin е сключено в съответствие с теста за ОУПИ и не предоставя на Air Berlin предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това тя твърди, че мярката не нарушава конкуренцията и няма отражение върху търговията.

Тест за оператор в условията на пазарна икономика

- (164) Преди сключването на договора с Air Berlin FSG е оценил разходите и очакваните приходи и е сключил, че договорът е изгоден за летището. Германия обяснява, че макар първоначалните очаквания да не са били изцяло изпълнени, екстраполацията на наличните реални данни сочи, че договорът все още е определено рентабилен.
- (165) В този контекст Германия оспорва предположението, направено в решението за откриване, че маркетинговото споразумение не е имало действителна стойност за летището освен за повишаване на броя на превозените пътници по полети на Air Berlin. Тя твърди, че маркетинговите дейности, уговорени в договора, подобряват имиджа на летището и привличат вниманието към региона като туристическа дестинация, което от своя страна води до вероятността да възникнат допълнителни приходи (несвързани с авиацията). Германия твърди, че когато дадена авиокомпания продава дестинацията, потребителите обръщат внимание не само на факта, че тази авиокомпания обслужва дестинацията, но също така научават за съществуването на региона като дестинация за пътуване като цяло.
- (166) Германия също оспорва предварителната констатация, съдържаща се в решението за откриване, че маркетинговото споразумение ефективно въвежда допълнителни специални отстъпки за Air Berlin. Германия заявява, че маркетинговото споразумение носи действителна икономическа стойност за летището по такъв начин, че частен инвеститор също би сключил такъв договор, който се очаква да стане печеливш след три години.

Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (167) По отношение на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията, Германия се позовава на доводите, изтъкнати в тази връзка за отстъпките от летищните такси, въведени през 2007 г., като твърди, че тези доводи са еднакво приложими в този случай.

4. КОМЕНТАРИ, ПОЛУЧЕНИ ОТ AIR BERLIN

- (168) Преди да заяви, че двете мерки, които пряко засягат Air Berlin — общата схема за отстъпки върху летищните такси и пазарният договор, сключен между FSG и Air Berlin — са в съответствие с правилата за държавна помощ, авиокомпанията първо прави общата забележка, че тя смята, че съществува реално търсене на въздухоплавателни услуги в региона на Саарбрюкен. Тя подчертава, че полетите на Air Berlin до [...] и [...] достигат „коэффициент на натоварване“, сравним с този на полетите на Air Berlin до същото местоназначение от [...]. Освен това Air Berlin е на мнение, че никое от другите съществуващи летища в региона не предлага жизнеспособна алтернатива на Саарбрюкен, което от своя страна изключва засягане на търговията. По-специално, Air Berlin подчертава, че тя никога не е считала съседните летища [...] за алтернативна база, предвид на това, че на тези летища търсенето на полети до [...], туристическа дестинация, предпочитана предимно от германските туристи, не е сравнимо с търсенето за дестинации като летище Саарбрюкен.

4.1. ОТСТЪПКИ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (169) По отношение на отстъпките, залегнали в тарифата на летищните такси от 2007 г., Air Berlin подобно на Германия твърди, че поради абстрактния и общ характер на тарифата отстъпките не могат да се считат за селективни. Когато дадена авиокомпания отговаря на изброените условия, отстъпките се предоставят, без право на преценка от страна на летището.
- (170) Освен това Air Berlin оспорва факта, че съществува конкуренция между авиокомпаниите от различни държави членки. Като изтъква, че само една авиокомпания от друга държава членка действа от летище Саарбрюкен, тя твърди, че предположението, че мерките оказват въздействие върху търговията, не е обосновано.
- (171) Air Berlin твърди също, че системата от отстъпки изпълнява всички условия, изложени в решението на Съда по дело *Charleroi*, а именно че отстъпките са ограничени във времето, намаляващи са и не покриват повече от 50 % от действителните разходи за започване на дейност и за маркетинг.
- (172) На последно място, Air Berlin твърди, че летищните такси на летище Саарбрюкен не са особено ниски в сравнение с други германски летища. Тя твърди, че пътническите такси са между [...] и [...] по-ниски в [...].

4.2. МАРКЕТИНГОВО СПОРАЗУМЕНИЕ С AIR BERLIN

- (173) Air Berlin обяснява, че промяната в броя на пътниците след сключването на договора потвърждава очакванията към момента на сключването. Въз основа на това не може да се приеме, че увеличението на авиационните и неавиационните приходи, които FSG очаква от този договор, ще се осъществи.
- (174) Освен това Air Berlin изброява различните връзки, достъпни чрез [...], както и различните пазарни дейности, предприети от Air Berlin с цел рекламиране на летище Саарбрюкен. Тя твърди, че комбинацията от увеличената честота, атрактивните връзки и рекламата на летище Саарбрюкен като дестинация за почивка и бизнес има значителна стойност за летището и за региона като цяло. Вследствие на това според Air Berlin договорът има икономически смисъл за летището и следователно частен инвеститор също би могъл да го сключи.

5. ОЦЕНКА

5.1. ФИНАНСИРАНЕ НА VH SAAR, FSG И FSBESITZG (ВЛИВАНИЯ НА КАПИТАЛ ВЪВ VH SAAR, ВЛИВАНИЯ НА КАПИТАЛ ВЪВ FSBESITZG/FSG ЗА ПОКРИВАНЕ НА ЗАГУБИ)

- (175) Финансирането на vh Saar, FSG и FSBesitzG, което подлежи на оценка, се състои от следните мерки: vh Saar инжектира капитал във FSBesitzG/FSG за покриване на техните загуби. vh Saar финансира това с вливанията на капитал, които е получило от провинция Саарланд, както и от други приходи.

5.1.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (176) По силата на член 107, параграф 1 от Договора „...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“.
- (177) Критериите по член 107, параграф 1 от Договора са кумулативни. С оглед на това, за да се определи дали въпросната мярка представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, всички от следните условия трябва да бъдат изпълнени. По-конкретно, финансовата подкрепа трябва:
- а) да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси;
 - б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
 - в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; както и
 - г) да засяга търговията между държавите членки.

Икономическа дейност и понятие за предприятие

- (178) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да установи дали *vh Saar*, FSG и FSBesitzG са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Понятието за предприятие обозначава всяко образувание, упражняващо стопанска дейност, независимо от неговия правен статут и начина, по който е финансирано⁽¹⁸⁾. Всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност⁽¹⁹⁾.
- (179) В своето решение по делото „*Leipzig-Halle airport*“ Съдът потвърди, че експлоатацията на летище с търговска цел и изграждането на летищна инфраструктура представляват икономическа дейност⁽²⁰⁾. След като оператор на летище започне да осъществява икономически дейности, като предлага летищни услуги срещу заплащане, независимо от неговия правен статут или начин на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, поради което правилата на Договора, уреждащи държавните помощи, могат да се прилагат по отношение на предимства, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси⁽²¹⁾.
- (180) Що се отнася до момента във времето, от който изграждането и експлоатацията на летище се превръща в икономическа дейност, Комисията припомня, че постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да бъде определена точна дата. Съдът на Европейския съюз обаче е признал промените в естеството на летищните дейности и в своето решение по дело „*Leipzig/Halle Airport*“ Общият съд постанови, че считано от 2000 г. нататък прилагането на правилата за държавните помощи във връзка с финансирането на летищна инфраструктура повече не трябва да се изключва. В следствие на това, считано от датата на решението по дело „*Aéroports de Paris*“ (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се счита за задача, която подлежи на контрола върху държавните помощи.
- (181) В тази връзка Комисията отбелязва, че инфраструктурата, която е предмет на настоящото решение, е била експлоатирана от оператора на летището от 1997 г. насам, докато FSBesitzG е притежавало и поддържало летищната инфраструктура.
- (182) От 2008 г. насам FSG е едновременно собственик и оператор на летище Саарбрюкен. Летищният оператор до 2008 г. — FSBG, а оттогава FSG — фактурират на ползвателите използването на неговите услуги и инфраструктура, докато собственикът на инфраструктурата до 2008 г. — FSBesitzG е отдавал под наем инфраструктурата на летищния оператор срещу плащането на наем. В действителност както собственикът на инфраструктурата, така и инфраструктурният оператор експлоатират летищната инфраструктура в Саарбрюкен с търговска цел. От това следва, че субектите, които експлоатират тази инфраструктура — FSBesitzG, FSBG и FSG, представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, считано от 12 декември 2000 г. нататък, датата на решението по делото *Aéroports de Paris*.
- (183) Що се отнася до *vh Saar*, според Германия в качеството си на холдингово дружество то не може да се счита за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Комисията припомня, че според Съда на ЕС: „*обикновеното притежаване на акции/дялове, дори и осигуряващо контрол, е недостатъчно за характеризирането като стопанска дейността на субекта, притежаващ тези акции/дялове, когато това води единствено до упражняване на правата, свързани със статута на акционер или член, както и, ако се прилага, получаването на дивиденди, които представляват просто плодове от собствеността върху актив*“⁽²²⁾. В същото време Съдът на ЕС отбелязва, че „*от друга страна, субект, притежаващ контролни дялови участия в дружество, всъщност упражнява такъв контрол, като се ангажира пряко или непряко с неговото управление, и трябва да се счита за участващ в икономическата дейност, извършвана от контролираното предприятие*.“

⁽¹⁸⁾ Дело C-35/96 *Комисията/Италия* [1998] ECR I-3851; C-41/90 *Höfner и Elser* [1991] ECR I-1979; Дело C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances v Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* [1995] ECR I-4013; Дело C-55/96 *Job Centre* [1997] ECR I-7119.

⁽¹⁹⁾ Дело 118/85 *Комисията/Италия* [1987] ECR 2599; Дело 35/96 *Комисията/Италия* [1998] ECR I-3851.

⁽²⁰⁾ Решение от 24 март 2011 г. по съединени дела *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия*, T-443/08 и T-455/08 (съдебно решение „*Leipzig-Halle airport*“), Сборник, стр. II-1311, по-специално точки 93 и 94, потвърдено с решение от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11 P, все още непубликувано в сборника.

⁽²¹⁾ Дела C-159/91 и C-160/91, *Poucet/AGV и Pistre/Cancave* [1993], Recueil стр. I-637.

⁽²²⁾ Дело *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al* от 2006 г., C-222/04., Recueil стр. I-289, точка 111.

- (184) Комисията припомня, че според неговия статут функцията на *vh Saag* е да координира „дейности, свързани със строежа, разширяването и функционирането на публичните пристанища и летища в провинция Саарланд“. Тази координация по принцип надхвърля обикновеното упражняване на правата, свързани със статута на акционер. В същото време няма данни, че *vh Saag* действително упражнява контрол или се ангажира пряко в управлението на *FSBesitzG* или *FSG*. В този контекст не е напълно ясно дали *vh Saag* може да се характеризира като предприятие. Комисията обаче смята, че може да остави въпроса отворен с оглед на мотивите в съображение (203) по-долу, а именно че *vh Saag* не е получило предимство.

Обхват на публичната политика

- (185) Докато *FSBesitzG*, *FSG* и *FSBG* следователно трябва да се разглеждат като предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, следва да се напомни, че не всички дейности на собственик и оператор на летище са непременно от икономическо естество⁽²³⁾.
- (186) Съдът на ЕС⁽²⁴⁾ счете, че дейностите, които обикновено попадат в отговорностите на държавата при упражняване на официалните ѝ правомощия като публична власт, не са от икономическо естество и не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ. Тези дейности включват например сигурността, контрола на въздушния трафик, полицията и митниците. Финансирането трябва да бъде строго ограничено до компенсирането на разходите, възникнали поради тези дейности, и не може да бъде използвано за финансиране на други стопански дейности⁽²⁵⁾.
- (187) В този смисъл финансирането на дейности, попадащи в обхвата на публичната политика, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по правило не представлява държавна помощ⁽²⁶⁾. В пределите на едно летище, дейности като контрол на въздушния транспорт, полиция, митници, противопожарна охрана, дейности, необходими за защита на гражданското въздухоплаване срещу незаконна намеса, и инвестициите, свързани с инфраструктурата и оборудването, необходими за осъществяването на тези дейности, обикновено се считат за дейности от нестопанско естество⁽²⁷⁾.
- (188) При все това публичното финансиране на нестопански дейности, свързани по необходимост с извършването на стопанска дейност, не трябва да води до неправомерна дискриминация между авиокомпаниите и управляващите летища органи. Действително съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятия от разходи, присъщи за техните стопански дейности⁽²⁸⁾. Поради това, ако при дадена правна система е нормално авиокомпаниите или управляващите летища органи да поемат разходите за определени услуги, докато други авиокомпаниии или управляващи летища органи, предоставящи същите услуги от името на същите публични органи, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство дори и ако тези услуги се считат, сами по себе си, за стопански. В този смисъл е необходим анализ на нормативната уредба, приложима за летищния оператор, за да се прецени дали съгласно тази нормативна уредба управляващите летища органи или авиокомпаниите са задължени да поемат разходите за предоставяне на някои дейности, които, сами по себе си, могат да са нестопански, но са свързани с извършването на стопанските дейности на тези субекти.
- (189) Германия обяснява, че следните дейности трябва да се разглеждат като попадащи в обхвата на публичната политика, като последната от това е, че упражняването им не представлява стопанска дейност: мерките за сигурност на летищата в съответствие с член 8 от *Luftverkehrsgesetz* (Закон за авиационната сигурност⁽²⁹⁾) (загражденията около летището и контролните пътеки, порталите за контейнери, сигнализацията по пистите, аварийното захранване с електроенергия, местата за паркиране на самолети, подложени на бомбени заплахи, и разширяването на зоните за безопасност в краищата на пистите (*RESA*), като всички те попадат в приложното поле на член 8 от *Luftverkehrsgesetz*), пожарната безопасност и мерките за контрол и безопасност на въздушния транспорт съгласно член 27, параграф 2, буква в) от *Luftverkehrsgesetz* (Закон за движението по въздуха).

⁽²³⁾ Дело *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* от 1994 г., C-364/92, Recueil стр. I-43.

⁽²⁴⁾ Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност — компенсация на разходите, възникнали вследствие на събитията от 11 септември 2001 г.

⁽²⁵⁾ Дело от 1997 г. *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Recueil стр. I-1547, Решение № 309/02 на Комисията от 19 март 2003 г., Решение № 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ за подпомагане на функциите на публичните органи в белгийския пристанищен сектор.

⁽²⁶⁾ Решение № 309/02 на Комисията от 19 март 2003 г.

⁽²⁷⁾ Вж. по-специално Дело *SAT/Eurocontrol* от 1994 г., C-364/92, Recueil стр. I-43, точка 30 и Дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия* от 2009 г., C-113/07 P, Recueil стр. I-2207, точка 71.

⁽²⁸⁾ Вж. *inter alia* дело *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* от 2005 г., C-172/03, Recueil стр. I-01627, точка 36 и цитираната съдебна практика.

⁽²⁹⁾ Мерките по член 8 от *Luftverkehrsgesetz* включват, наред с другото, изграждането на летищна инфраструктура, която позволява достатъчни проверки за сигурност, някои мерки, свързани с багажа и товарите, зоните с ограничен достъп за сигурност, контрола на персонала и стоките, влизачи в зоните с ограничен достъп, обучението на персонала по сигурността, отстраняването и разтоварването на самолети, които представляват заплахи за сигурността.

- (190) Комисията е на мнение, че мерките по член 8 от *Luftsicherheitsgesetz*, мерките по член 27, параграф 2, буква в) от *Luftverkehrsgesetz* и пожарната безопасност по принцип могат да бъдат сметени за дейности, попадащи в обхвата на публичната политика.
- (191) Що се отнася до мерките, касаещи единствено оперативната безопасност, Комисията обаче счита, че гарантирането на безопасни операции в пределите на летището е нормална част от стопанската дейност, свързана с неговата експлоатацията⁽³⁰⁾. До извършването на по-подробен анализ на отделните дейности и разходи (вж. съображения 196 и 197), Комисията констатира, че мерките, предназначени да осигурят безопасността на операциите на летището, не представляват дейности, попадащи в обхвата на публичната политика. Всяко предприятие, желаещо да експлоатира летище, трябва да гарантира безопасността на инсталациите като на пистата и стоянките.
- (192) Що се отнася до нормативната уредба, Германия твърди, че няма правни разпоредби, налагащи строго на оператора на летището разходи за пожарна безопасност. Освен това Комисията отбелязва, че заплащането на разходите за пожарна безопасност е отговорност на регионално равнище и тези разходи обикновено се заплащат от съответните регионални органи. Заплащането на тези разходи е ограничено до степента, необходима за покриването им.
- (193) Що се отнася до мерките за контрол и безопасност на въздушния транспорт, в член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz* се предвижда, разходите, свързани с мерките по член 27, буква в) от *Luftverkehrsgesetz*, да бъдат покрити от държавата за определен брой конкретни летища. Летищата отговарят на условията за покриване на разходите в качеството им на „признати летища“ съгласно член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*, ако Федералното министерство на транспорта е признало необходимостта от мерките за контрол и безопасност на въздушния транспорт по съображения за сигурност и в интерес на транспортната политика⁽³¹⁾. Летищата в Германия, които не са признати и не са допуснати за покриване на разходите по член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*, и поради това по принцип трябва сами да поемат разходите, свързани с мерките, предвидени в член 27, буква в) от *Luftverkehrsgesetz*. Тези разходи са присъщи за функционирането на летищата. Тъй като някои летища трябва да поемат тези разходи сами, докато други летища не трябва да правят това, на последните може да е предоставено предимство, макар и мерките за контрол и безопасност на въздушния транспорт да могат да се считат за нестопански. Комисията отбелязва, че летище Саарбрюкен е признато за летище, допустимо за покриване на разходите в съответствие с член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*. Други летища трябва сами да поемат тези разходи. По тази причина покриването на разходите на летище Саарбрюкен, свързани с мерките за контрол и безопасност на въздушния транспорт, съгласно член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*, придават на летище Саарбрюкен предимство, въпреки че естеството на тези мерки може да се счита за нестопанско.
- (194) Що се отнася до мерките по член 8 от *Luftsicherheitsgesetz*, изглежда, че Германия счита, че всички разходи по мерките, предвидени в този член, могат да бъдат поети от държавните органи. Комисията обаче отбелязва, че съгласно член 8, параграф 3 от *Luftsicherheitsgesetz* само разходите за предоставяне и поддръжка на пространства и помещения, необходими за извършването на дейностите, посочени в член 5 от *Luftsicherheitsgesetz*, могат да бъдат възстановени. Всички останали разходи трябва да бъдат поети от летищния оператор. Доколкото публичното финансиране, отпуснато на FSBesitzG или FSG, ги е облекчило за разходите, които е трябвало да поемат съгласно член 8, параграф 3 от *Luftsicherheitsgesetz*, това публично финансиране не може да бъде освободено от контрола, упражняван съгласно правилата на Съюза в областта на държавните помощи.

Заклучение относно обхвата на публичната политика

- (195) С оглед на тези съображения, Комисията счита, че е целесъобразно да извлече повече конкретни заключения във връзка с инвестиционните и оперативните разходи, за които се твърди, че попадат в обхвата на публичната политика.

⁽³⁰⁾ Решение на Комисията от 20 февруари 2014 г. по дело за държавна помощ SA. 35847 (2012/N) — Чешка република — летище Острава, все още непубликувана в ОВ, съображение 16.

⁽³¹⁾ Член 27, параграф 1, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt“.

- (196) Що се отнася до оперативните разходи, Комисията признава, че оперативните разходи, свързани с противопожарната охрана, отговарят на условията, позволяващи им да попаднат в обхвата на публичната политика, доколкото заплащането на тези разходи е строго ограничено до необходимото за осъществяване на тези дейности. Що се отнася до оперативните разходи, свързани с мерките, взети по член 8 от *Luftsicherheitsgesetz*, Комисията счита, че само онези разходи, за които операторът на летището разполага с правото те да му бъдат възстановени по член 8, параграф 3 от *Luftsicherheitsgesetz*, са разходи, попадащи в обхвата на публичната политика. Що се отнася до мерките за контрола и сигурността на въздушния транспорт по член 27, параграф 2, буква в) от *Luftverkehrsgesetz*, предвид на това, че Саарбрюкен е едно от летищата, допустими за покриване на разходите, докато други летища нямат това право, Комисията констатира, че покриването на оперативните разходи, свързани с мерките за контрола и сигурността на въздушния транспорт по член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*, придава на летище Саарбрюкен предимство, въпреки че мерките за контрола и сигурността на въздушния транспорт могат да бъдат сметени за нестопански. По същия начин оперативните разходи, свързани с осигуряването на оперативната безопасност на летището, не се определят като разходи, попадащи в обхвата на публичната политика.
- (197) Що се отнася до инвестициите, направени между 2000 г. и 2012 г. Комисията признава, че инвестициите, свързани пряко с противопожарната охрана, отговарят на условията, позволяващи им да попаднат в обхвата на публичната политика, доколкото заплащането на тези разходи е строго ограничено до необходимото за осъществяването на тези дейности. Що се отнася до инвестициите, свързани с мерките, взети по член 8 от *Luftsicherheitsgesetz*, Комисията счита, че само онези разходи, за които операторът на летището разполага с правото те да му бъдат възстановени съгласно член 8, параграф 3 от *Luftsicherheitsgesetz*, са разходи, попадащи в обхвата на публичната политика. Що се отнася до инвестициите, свързани с контрола и сигурността на въздушния транспорт по член 27, параграф 2, буква в) от *Luftverkehrsgesetz*, предвид на това, че Саарбрюкен е едно от летищата, допустими за покриване на разходите, докато други летища нямат това право, Комисията констатира, че тези инвестиции, свързани с мерките за контрола и сигурността на въздушния транспорт по член 27, буква г) от *Luftverkehrsgesetz*, придава на летище Саарбрюкен предимство, въпреки че мерките за контрола и сигурността на въздушния транспорт могат да бъдат сметени за нестопански. По същия начин инвестициите, свързани с осигуряването на оперативната безопасност на летището, не се определят като разходи, попадащи в обхвата на публичната политика. По-специално, това означава, че инвестициите в заграждения около летището, сигнализацията по пистите, както и разширяването зоните за безопасност в краищата на пистите, не могат да бъдат квалифицирани като попадащи в обхвата на публичната политика.
- (198) При всички случаи независимо от правната квалификация на тези разходи като попадащи или не в обхвата на публичната политика, бе доказано, че съгласно приложимата нормативна уредба те трябва да бъдат поети от летищния оператор. В съответствие с това ако държавата е трябвало да плати за тези разходи, операторът на летището би бил облекчен от разходите, които по принцип е трябвало да понесе.

Държавни ресурси и относимост на помощта към държавата

- (199) За да представлява държавна помощ, мярката трябва да е финансирана с държавни ресурси и решението за нейното отпускане трябва да бъде относимо към държавата.
- (200) Понятието „държавна помощ“ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на предоставени му правомощия⁽³²⁾. За целите на прилагането на член 107 от Договора ресурсите от местни и регионални органи са държавните ресурси⁽³³⁾.
- (201) Вливанията на капитал в *vh Saag* произтичат пряко от бюджета на провинция *Саарланд* и следователно представляват държавни ресурси.
- (202) Що се отнася до финансирането на *FSBesitzG/FSG* чрез *vh Saag*, трябва да се отбележи, че *vh Saag* е притежавано изцяло от провинция *Саарланд* и следователно представлява публично предприятие. По тази причина финансирането, предоставено от *vh Saag* на *FSBesitzG/FSG* представлява загуба на държавни ресурси. Що се отнася до относимостта към държавата на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби и трансферите, извършени съгласно това споразумение, Комисията отбелязва, че уставът за учредяването на *vh Saag* от Министерство на икономиката на провинция *Саарланд* датира от 7 май 1996 г. В същия ден между *vh Saag* и *FSBesitzG/FSG* е сключено

⁽³²⁾ Дело *Франция/Комисия (Stardust Marine)* от 2002 г., C-482/99, Recueil стр. I-4397.

⁽³³⁾ Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 и T-279/08, все още непубликувано, точка 108.

споразумението за прехвърляне на печалби и загуби. Според Германия vH Saag действа под „цялостния правен и фактически контрол на Провинция Саарланд“ в качеството си на единствен акционер в дружеството. Във връзка с това Комисията първо отбелязва, че съгласно годишните доклади на vH Saag може да се счита, че дружеството контролира FSBesitzG/FSG⁽³⁴⁾. Съгласно устава правителството на провинция Саарланд назначава надзорния съвет на vH Saag, а неговият председател е представител на Министерство на земите, отговарящо за авиацията. Уставът предвижда също, че съветът на директорите се назначава от общото събрание, което се състои от представители на собственика, т.е. провинция Саарланд. И накрая в устава се предвижда vH Saag да сключи споразумение⁽³⁵⁾ за контрол с FSG. Въз основа на тази информация Комисията е на мнение, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби между vH Saag и FSBesitzG/FSG и извършените по него трансфери могат да бъдат отнесени към държавата.

Икономическо предимство

- (203) Германия потвърди, че всички публични средства, отпуснати на vH Saag, са използвани от него, за да изпълни задълженията си по споразумението за прехвърляне на печалби и загуби с FSBesitzG/FSG, тоест, че всички средства са прехвърлени от vH Saag на FSBesitzG/FSG. Тъй като vH Saag следователно е само посредник, чрез който държавата прехвърля средства към FSBesitzG/FSG, не може да се счита, че самото vH Saag получава икономическо предимство.

FSBesitzG/FSG: критерият за инвеститор в условията на пазарна икономика

- (204) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. при липса на държавна намеса⁽³⁶⁾. Единствено ефектът на мярката върху предприятието е от значение, а не причината или целта на държавната намеса⁽³⁷⁾. Когато финансовото положение на предприятието се е подобрило вследствие на държавната намеса, тогава е налице предимство.
- (205) Освен това Комисията припомня, че „капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които съответстват на обичайните пазарни условия, не може да бъде разглеждан като държавна помощ“⁽³⁸⁾. В настоящия случай с цел да се определи дали публичното финансиране на летище Саарбрюкен предоставя на FSBesitzG/FSG предимство, което те не биха получили при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните акционери, предоставящи финансирането, с поведението на оператори в условията на пазарна икономика, които се ръководят от перспективи за рентабилност в дългосрочен план⁽³⁹⁾.
- (206) Оценката не следва да вземе под внимание положителните отражения върху икономиката на региона, в който е разположено летището, тъй като Съдът поясни, че при прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика от значение е въпросът дали „при подобни обстоятелства частен акционер, взимайки предвид предвидимостта да бъде реализирана печалба и пренебрегвайки всякакви социални, секторни и свързани с регионалната политика съображения би предоставил въпросния капитал“⁽⁴⁰⁾.
- (207) В своето решение по делото Stardust Marine Съдът е заявил, че „[...] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаите да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“⁽⁴¹⁾.
- (208) Освен това в своето решение по делото EDF Съдът е постановил, че „[...] за да се докаже, че преди или едновременно с предоставянето на предимство, държавата членка е взела това решение в ролята си на акционер, не е достатъчно да се разчита единствено на икономическите оценки, направени след предоставянето на предимството, на констатация със задна дата, че направената от въпросната държава членка инвестиция действително е била рентабилна или на последващи обосновки на реално избрания курс на действие“⁽⁴²⁾.

⁽³⁴⁾ vH Saag и FSBesitzG/FSG могат да се разглеждат като свързани дружества по смисъла на член 290 от НГВ.

⁽³⁵⁾ Договор, с който едно дружество възлага своето управление на друго предприятие.

⁽³⁶⁾ Дело *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други срещу La Poste и други* от 1996 г., C-39/94, Recueil стр. I-3547, точка 60, и дело *Кралство Испания/Комисия на Европейските общности* от 1999 г., C-342/96, Recueil стр. I-2459, точка 41.

⁽³⁷⁾ Дело *Италия/Комисия на Европейските общности* от 1974 г., 173/73, Recueil стр. 709, точка 13.

⁽³⁸⁾ Дело *Франция/Комисия (Stardust Marine)* от 2002 г., C-482/99, Recueil стр. I-4397, точка 69.

⁽³⁹⁾ Дело *Италия/Комисия („Alfa Romeo“)* от 1991 г., C-305/89, Recueil стр. I-1603, решение на съда от 12 декември 2000 г. по дело *Alitalia/Комисия*, T-296/97, Recueil стр. II-3871.

⁽⁴⁰⁾ Дело *Белгия/Комисия* от 1986 г., 40/85, Recueil стр. I-2321.

⁽⁴¹⁾ Дело *Франция/Комисия* от 2002 г., C-482/99, Recueil стр. I-04397.

⁽⁴²⁾ Дело *Европейска комисия/Électricité de France (EDF)* от 2012 г., C-124/10P, все още непубликувано в Сборника (решението по дело EDF), точка 85.

- (209) За да приложи теста на ОУПИ, Комисията трябва да оцени фактите спрямо момента на вземане на решение за финансирането на въпросните мерки. Комисията трябва също така да основе своята оценка на информацията и хипотезите, с които съответните местни акционери са разполагали към момента на вземане на решение относно финансовите условия по въпросните мерки.
- (210) Комисията взема под внимание твърдението на Германия, че провинция Саарланд, която притежава и финансира летище Саарбрюкен, не се стреми да постигне възвръщаемост на инвестициите, а по-скоро разглежда финансирането като свързано с предоставянето на основна инфраструктура. По същата причина според Германия няма анализ на разходите за евентуалното закриване на летището. Освен това Комисията отбелязва, че летището е регистрирало нарастващи загуби от 2000 г. насам и че едва за 2020 г. се очаква положителен EBIDTA, но не и цялостен положителен резултат. С оглед на тези съображения публичното финансиране на FSBesitzG/FSG не може да бъде квалифицирано като съответстващо на принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

FSBesitzG/FSG: компенсация за УОИИ

- (211) Германия е на мнение, че в настоящия случай публичното финансиране представлява компенсация за услуга от общ икономически интерес, която не предоставя икономическо предимство. Съгласно определението на Съда на ЕС по делото *Altmark*⁽⁴³⁾, компенсацията за предоставяне на услуга от общ икономически интерес не предоставя икономическо предимство, ако са изпълнени четири кумулативни условия:
- Първо, предприятието получател действително трябва да бъде натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (*критерий 1 от решението по делото Altmark*);
 - Второ, параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин (*критерий 2 от решението по делото Altmark*);
 - Трето, компенсацията не може да надвишава сумата, необходима за пълно или частично покриване на разходите, възникнали при изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба (*критерий 3 от решението по делото Altmark*);
 - Четвърто, ако в конкретен случай предприятието, натоварено със задължения за обществени услуги, не е избрано чрез процедура за възлагане на обществени поръчки, която позволява да бъде подбран кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за обществото, равнището на необходимата компенсация е трябвало да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и разполагащо с подходящите средства за изпълнение на услугата, така че да е в състояние да отговори на търсените изисквания за обществената услуга, би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба за изпълнение на задълженията (*критерий 4 от решението по делото Altmark*).
- (212) В съответствие с *критерий 4 от решението по делото Altmark* размерът на компенсацията трябва да бъде определен чрез процедура за възлагане на обществена поръчка или, вместо това, въз основа на анализ на разходите, които би направило едно типично и добре управлявано предприятие. В случая с летище Саарбрюкен за неговата експлоатацията не е провеждан търг, а тя по-скоро е била възложена на държавните предприятия FSBesitzG/FSG. Размерът на компенсацията също не е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно типично и добре управлявано предприятие би направило. Финансовите условия са били и остават такива, че всички загуби на FSBesitzG/FSG са покривани с държавни ресурси, независимо от това дали тези загуби съответстват на разходите, които едно типично, добре управлявано предприятие би направило.
- (213) За да бъде изпълнен *критерий 4 от решението по делото Altmark* не са достатъчни твърденията на органите на провинция Саарланд, които в качеството си на единствен акционер разполагат с всеобхватни правомощия за надзор и контрол, че те са гарантирали ефикасното използване на ресурсите. Макар Германия да твърди, че само разходите, направени вследствие на ефикасни операции, са били обхванати от покриването на дефицита, в споразумението за прехвърляне на печалби и загуби не предвидено такова ограничение, а по-скоро се предвижда да бъдат покрити всички евентуални загуби.
- (214) Не е достатъчно също да се съпоставят разходите на летище Саарбрюкен с тези на други държавни предприятия, които осъществяват дейност в други сектори, тъй като от това не могат да бъдат направени заключения относно ефективността на оператора на летището. Според Германия не е правен опит за сравнение с други оператори на летища, тъй като е било сметено, че има твърде големи разлики в разходите и приходите на регионалните летища, за да е възможна смислената съпоставка.

⁽⁴³⁾ Решение от 24 юли 2003 г. по дело, *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Recueil стр. I-7747, точки 87 — 93.

- (215) По тази причина в своя окончателен анализ Германия се основава главно на оценката си за липса на признаци, че операторът на летище Саарбрюкен е бил неефективен. Германия твърди, че в миналото Комисията е приела липсата на признаци за неефективност като достатъчна за съответствие с *критерий 4 от решението по делото Altmark*. Комисията обаче отбелязва, че решението, на което се позовава Германия, изобщо не се основава единствено на липсата на признаци за неефективност. Във въпросния случай Комисията се е позовала на разнообразни причини, за да заключи, че *критерий 4 от решението по делото Altmark* е изпълнен и подчерта, че обосновката ѝ е свързана с „конкретни фактически и правни ограничения, преобладаващи в настоящия случай“⁽⁴⁴⁾.
- (216) Поради това Комисията счита, че в настоящия случай *критерий 4 от решението по делото Altmark* не е спазен. Тъй като четирите критерия от решението по делото *Altmark* са строго кумулативни, следователно не е необходимо Комисията да се оцени спазването на останалите критерии.

Селективност

- (217) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора, за да бъде определена като държавна помощ, една мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. В разглеждания случай Комисията отбелязва, че публичното финансиране е единствено в полза на FSBesitzG/FSG. По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора то недвусмислено е избирателно.

Нарушение на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (218) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позициите на едно предприятие спрямо други конкурентни предприятия в рамките на вътрешния пазар, се счита, че последните са засегнати от помощта⁽⁴⁵⁾. Икономическото предимство, предоставено чрез въпросната мярка, в настоящия случай на летищния оператор, укрепва неговите икономически позиции, тъй като той ще може да започне своята стопанска дейност, без да поеме присъщите на дейността му инвестиционни и оперативни разходи.
- (219) Както е оценено в съображения 178 и следващите, експлоатацията на летище представлява стопанска дейност. Конкуренция е налице, от една страна, между летищата с цел привличане на авиокомпани и съответния въздушен транспорт (пътнически и товарен) и, от друга страна, между управляващите летищата органи, които могат да се конкурират помежду си за възлагането на управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифните превозвачи и операторите на чартърни полети, летища, които не се намират в един и същ регион на обслужване и дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си за привличането на тези авиокомпани.
- (220) Както е отбелязано в точка 40 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и потвърдено в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., от приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС не е възможно да се изключат дори и малки летища.
- (221) Понастоящем летище Саарбрюкен обслужва почти 425 000 пътници годишно, а в миналото е обслужвал дори до около 520 000 годишно. Според прогнозите, предоставени от Германия, броят на пътниците се очаква да нарасне до [...] пътници годишно през 2020 г. Както бе посочено в съображение 16 по-горе, то е разположено в непосредствена близост до летище Цвайбрюкен (39 километра) и се намира на два часа с път кола от други шест летища. Съгласно данните, предоставени от Германия, около [по-малко от 14 %] от пътниците, използващи летище Саарбрюкен, произхождат от други държави членки. С оглед на тези факти Комисията счита, че публичното финансиране на FSBesitzG/FSG нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и оказва поне потенциално въздействие върху търговията между държавите членки.
- (222) Освен тези общи съображения Комисията счита също, че летище Саарбрюкен е било или най-малкото е в пряка конкуренция с летище Цвайбрюкен. Първо, следва да се отбележи, че TUIfly — бившият най-голям клиент летище Саарбрюкен, го е напуснал и през 2007 г. се е преместил на летище Цвайбрюкен. Второ, за значителен период от време (четири години) полети до Берлин са предлагани едновременно както от Цвайбрюкен (Germanwings), така и от Саарбрюкен (Air Berlin и Luxair), което доказва наличието на конкуренция между летищата и между авиокомпаниите⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁴⁾ Вж. ОВ L 219, 24.8.2007 г., стр. 9, съображения 111 и сл.

⁽⁴⁵⁾ Дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия* от 1998 г., T-214/95, Recueil стр. II-717.

⁽⁴⁶⁾ Вж. решение на Комисията от 1 октомври 2014 г. по дело за държавна помощ SA. 27339 — Германия — летище Цвайбрюкен, все още непубликувано в ОВ.

- (223) Осен тези признаци за наличието на конкуренцията между летище Саарбрюкен и летище Цвайбрюкен има и доказателства, въпреки официалното становище на Германия, че самите летища никога не са се считали за преки конкуренти, длъжностни лица на провинция Rhineland-Palatinate недвусмислено са възприели наличието на конкуренция. В две вътрешни докладни записки на правителството на провинция Rhineland-Palatinate, изготвени през 2003 г., авторите застъпват позицията, че сътрудничество между летищата Саарбрюкен и Цвайбрюкен е било невъзможно или неперпоръчително по това време. В една от тези записки по-скоро се обяснява, че поне докато Fraport AG участва в дейността на летище Саарбрюкен⁽⁴⁷⁾, отношенията между двете летища ще бъдат единствено конкурентни⁽⁴⁸⁾. В докладните записки се обяснява още, че „от гледна точка на Rhineland-Palatinate, може да се очаква, че в дългосрочен план летище Цвайбрюкен ще вземе превес в тази конкуренция“⁽⁴⁹⁾. Тези заявления показват, че поне от 2003 г. възприетията са за действително конкурентни отношенията между двете летища.
- (224) Германия застъпва становището, че съгласно точка 39 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., публично финансиране, предоставено на малки регионални летища, „е малко вероятно да наруши конкуренцията или да засегне търговията до степен, противоречаща на общия интерес“. Тя твърди също така, че конкуренцията с други летища е ограничена от редица фактори, например стопанския модел, големината и разстоянието. При всички случаи нарушението на конкуренцията или засягането на търговията биха били минимални.
- (225) Комисията обаче счита, че признаците, описани в съображения 221 — 223, доказват наличието на поне потенциално нарушение на конкуренцията и въздействие върху търговията. Комисията подчертава, че в определеното за държавна помощ не се изисква нарушението на конкуренцията или засягането на търговията да са значителни или съществени, макар и да счита, че предвид на непосредствената близост на летищата Саарбрюкен и Цвайбрюкен, както и посочената по-горе пряка конкуренция в която се намират, това наистина е така.
- (226) От летище Саарбрюкен се извършват международни полети до дестинации като Майорка или Анкара или до други ваканционни дестинации. Пистата на летище Саарбрюкен е с достатъчна дължина (2 000 m) и позволява на въздушните превозвачи да обслужват международни дестинации на средни разстояния.
- (227) В този контекст публичното финансиране, отпуснато на FSBesitzG/FSG, трябва да се разглежда като причина за нарушението конкуренцията и въздействието върху търговията.

5.1.2. СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ И НОВА ПОМОЩ

- (228) Комисията припомня, че съгласно член 1, буква б), точка v) от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽⁵⁰⁾ мярка за помощ представлява съществуваща помощ, ако може да се установи, че по времето на нейното привеждане в действие тя не е представлявала държавна помощ, но в последствие се е превърнала в помощ поради развитието на общия пазар, и без да е била изменяна от държавата членка. Германия твърди, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби между FSBesitzG/FSG и vñ Saar, въз основа на което е покриван годишният дефицит и е счетено за държавна помощ, е било сключено, когато публичното финансиране на летища все още не се е считало за държавна помощ и не е било изменяно оттогава.
- (229) Комисията припомня, че постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да се определи точна дата, от която експлоатацията на летище несъмнено следва да се счита за стопанска дейност. Както е посочено в съображение 180, считано от датата на решението по дело „Aéroports de Paris“ (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се счита за задача, която подлежи на контрола върху държавните помощи.
- (230) И обратно, поради съществуващата преди решението по делото „Aéroports de Paris“ несигурност, публичните органи с основание са могли да считат, че финансирането на летищна инфраструктура не представлява държавна помощ. От това следва, че Комисията вече не може да оспорва въз основа на правилата за държавна помощ мерките за финансиране, приведени в действие преди постановяването на решението по делото „Aéroports de Paris“.
- (231) В резултат на това мерките за държавна помощ, предоставени на летищните оператори преди датата на постановяване на решението по делото „Aéroports de Paris“ не са представлявали държавна помощ към момента на тяхното въвеждане, но са се превърнали в съществуваща помощ от 12 декември 2000 г.

⁽⁴⁷⁾ До 30 юни 2007 г. Fraport AG е притежавало 51 %-ен дял във FSBG.

⁽⁴⁸⁾ Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, от 15 май 2003 г.

⁽⁴⁹⁾ Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums, от 15 май 2003 г.

⁽⁵⁰⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

- (232) В настоящия случай споразумението за прехвърляне на печалби и загуби между FSBesitzG/FSG и vH Saar (съгласно което са направени отделните вливания на капитал) е било въведено през 1996 г. и, според Германия, не е изменено оттогава. Следователно може да се приеме, че считано от 2000 г., годишното публично финансиране, предоставено съгласно това споразумение, представлява съществуваща помощ.
- (233) Освен това Комисията счита обаче, че от 1 юни 2007 г. съществуващата помощ е станала нова помощ. В точка 83 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и по силата на разпоредбата, която понастоящем е член 108, параграф 1 от Договора, Комисията предложи подходящи мерки на държавите членки, като ги прикани да приведат в съответствие с насоките всички свои съществуващи схеми за държавната помощ, обхванати от тези насоки, най-късно до 1 юни 2007 г. Държавите членки бяха приканени да потвърдят своето съгласие в писмен вид. В случай че държава членка не изпълни своя ангажимент, съществуващата помощ се превръща в неправомерна помощ след датата, определена в подходящите мерки, и подлежи на възстановяване.
- (234) Германия прие подходящите мерки с писмо от 30 май 2006 г. Като се има предвид, че със споразумението за прехвърляне на печалби и загуби се създава схема за помощ, която е осигурила основанието за многократни плащания на помощта във времето, най-късно на 1 юни 2007 г. Германия е трябвало да направи необходимото схемата за помощ да отговаря на изискванията на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. От тази дата нататък, публичното финансиране на FSBesitzG/FSG вече не представлява съществуваща помощ.

5.1.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (235) С оглед на аргументите, представени в съображения 176 — 225, Комисията счита, че публичното финансиране, предоставено под формата на покриване на годишните загуби на FSBesitzG/FSG между 2000 и 2012 г. (вж. подробните финансови данни в таблици 3 и 4) представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, доколкото то е свързано с дейности извън обхвата на публичната политика и следователно представлява нова помощ, считано от 1 юни 2007 г. нататък.
- (236) Освен това Комисията счита, че, по-специално с оглед на аргументите, представени в съображение 203, вливанията на капитал в vH Saar не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като vH Saar е прехвърлило получените публични средства и следователно самото то не получило икономическо предимство.

5.1.4. ПРАВОМЕРНОСТ НА ПОМОЩТА

- (237) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора държавите членки са длъжни да уведомят Комисията за своите планове да предоставят или изменят помощи и не могат да започнат да ги изпълняват преди процедурата по уведомяване да е приключила с постановяването на окончателно решение.
- (238) Тъй като финансирането вече е било предоставено на разположение на FSBesitzG/FSG, Комисията счита, че Германия не е спазила забраната, съдържаща се в член 108, параграф 3 от Договора⁽⁵¹⁾.

5.1.5. СЪВМЕСТИМОСТ

5.1.5.1. *Приложимостта на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и 2005 г.*

- (239) В член 107, параграф 3 от Договора са предвидени някои изключения от общото правило, определено в член 107, параграф 1 от Договора, гласящо, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар. Въпросната помощ може да бъде оценена единствено въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, който предвижда, че: *„помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“*, могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар.
- (240) В този смисъл „Насоките от 2014 г. определят рамка за оценяване на това дали помощта за летищата може да бъде обявена за съвместима съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

⁽⁵¹⁾ Дело *Fleuren Compost/Комисия* от 2004, Т 109/01, Recueil стр. I-127.

- (241) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Комисията счита, че Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценяването на неправомерна държавна помощ⁽⁵²⁾ се прилага към неправомерната инвестиционна помощ в полза на летища. В тази връзка, ако неправомерна инвестиционна помощ е отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага правилата за съвместимост, които са били в сила по времето, когато тази неправомерна инвестиционна помощ е била отпусната. В съображение 238 Комисията вече стигна до заключението, че годишното покриване на загубите от vñ Saag представлява неправомерна държавна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г. Поради това в случай на неправомерна инвестиционна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага принципите, определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г.⁽⁵³⁾
- (242) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Комисията счита, че разпоредбите на Известието за определяне на приложимите правила при оценяването на неправомерна държавна помощ не следва да се прилагат към нерешени дела за неправомерна оперативна помощ в полза на летища, отпусната преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията ще прилага принципите, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., по отношение на всички случаи на оперативна помощ (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление) в полза на летища дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и преди началото на преходния период⁽⁵⁴⁾.

5.1.5.2. *Разграничение между инвестиционна и оперативна помощ*

- (243) С оглед на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., посочени в съображения 241 и 242, Комисията трябва да определи дали въпросната мярка представлява неправомерна инвестиционна или оперативна помощ.
- (244) В съответствие с точка 25, подточка 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционната помощ се определя като „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриването на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Освен това съгласно точка 25 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционната помощ може да е както под формата на авансово плащане (например покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и помощ под формата на периодични плащания на части (за покриване на капиталови разходи, изразяващи се в годишна амортизация и разходи за финансиране).
- (245) Оперативната помощ, от друга страна, е свързана с покриването на всички или част от оперативните разходи на летището, определени като „разходите за предоставяне на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наелите, администрацията и др., но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната политика“⁽⁵⁵⁾.
- (246) С оглед на тези определения може да се счита, че частта от годишните вливания на капитал, която е била използвана за покриване на годишните оперативни загуби⁽⁵⁶⁾ на FSBesitzG/FSG без разходите, включени в EBITDA, която част попада в обхвата на публичната политика, както е установено в съображения 186 — 197, представлява оперативна помощ в полза на FSBesitzG/FSG.
- (247) Комисията отбелязва, че FSBesitzG/FSG са получили общо около [...] за покриването на своите загуби през периода 2000 — 2012 г. През този период общата сборна EBITDA на FSBesitzG (FSBG)/FSG е възлизала на приблизително [...]. От тази сума е трябвало да бъдат приспаднати разходите, попадащи в обхвата на публичната политика⁽⁵⁷⁾. В този контекст Комисията счита, че максималният размер на оперативната помощ, предоставена на FSBesitzG/FSG в изпълнение на споразумението за прехвърляне на печалби и загуби през периода 2000 — 2012 г., е около [...].

⁽⁵²⁾ ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

⁽⁵³⁾ Точка 173 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁵⁴⁾ Точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁵⁵⁾ Точка 25, подточка 22 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁵⁶⁾ Изразено в печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации (наричано по-долу: EBITDA).

⁽⁵⁷⁾ Няма обаче точни данни за разходите, свързани с публичната политика през периода 2000 — 2012 г.

- (248) И накрая, частта от годишните вливания на капитал, покриваща загубите на FSBesitzG/FSG, които все още не са включени в EBITDA (т.е. годишната амортизация на активите, разходите за финансиране и др.) минус разходите, попадащи в обхвата на публичната политика, съгласно установеното в съображения 186 — 197, представлява инвестиционна помощ в полза на FSBesitzG/FSG.
- (249) С оглед на аргументите, изложени в съображения 247 — 248, може да се заключи, че максималният размер на инвестиционната помощ е приблизително [...] ⁽⁵⁸⁾.

5.1.5.3. *Инвестиционна помощ*

- (250) Съгласно точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията трябва да проучи дали са изпълнени кумулативните условия, посочени в букви а) — д):
- а) изграждането и експлоатацията на инфраструктурата изпълняват ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.);
 - б) инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел;
 - в) инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, в частност по отношение на използването на съществуващата инфраструктура;
 - г) всички потенциални потребители имат достъп до нея при равни и недискриминационни условия и
 - д) развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.
- (251) Освен това, за да бъде съвместима, държавната помощ за летища, като и всяка друга мярка за държавна помощ, следва да има стимулиращ ефект и да бъде необходима и пропорционална на преследваната законна цел.

Изграждането и експлоатацията на инфраструктурата изпълняват ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.);

- (252) Оценяваните мерки за инвестиционна помощ, са били преназначени за финансирането на строителството на нов терминал с капацитет 700 000 пътници, тъй като старият терминал (капацитет 390 000 пътници) е бил претоварен няколко години преди започването на строителните работи. Освен това инвестиционната помощ е била използвана за финансиране на редица мерки, които са допринесли за адаптирането на летището към настоящите изисквания за модерна летищна инфраструктура с цел тя да остане напълно оперативна.
- (253) Според Германия основната цел на финансирането на инфраструктурата на летище Саарбрюкен е била подобряването на достъпността на региона чрез въздушен транспорт, като летището бъде облекчено и по този начин бъде насърчено регионалното развитие.
- (254) Летище Саарбрюкен е от решаващо значение за развитието на региона с оглед на протичащия в него структурен преход и преориентирането му от добивната и стоманената промишленост към технологиите и услугите, за което са особено важни добрите връзки с главните германски стопански центрове. Летище Саарбрюкен освен това задоволява потребностите на региона от транспортни връзки, по-специално с оглед на развитието на съоръжения с изследователско и академично предназначение. Стопанският профил на летище Саарбрюкен задоволява тези потребности на региона, като осигурява добре развита и удобна инфраструктура за многобройни редовни полети до основните стопански центрове в Германия (Берлин, Хамбург и в миналото Мюнхен).
- (255) Комисията отбелязва, че с оглед на непосредствената близост между Саарбрюкен и Цвайбрюкен дублирането на летищната инфраструктура би могло да е в противоречие с констатацията, че изграждането и експлоатацията на инфраструктурата в Саарбрюкен отговаря на ясно определена цел от общ интерес. Комисията обаче отбелязва, че до 2006 г. летище Цвайбрюкен не е предлагало летищни услуги за търговско въздухоплаване ⁽⁵⁹⁾, поради което летище Саарбрюкен е било единственото летище, осигуряващо авиационни връзки в региона. След 2006 г., когато летище Цвайбрюкен е навлязло на търговския авиационен пазар, то всъщност е дублирало инфраструктурата в Саарбрюкен ⁽⁶⁰⁾. В същото време не може да се заключи, че поради навлизането на пазара на летище Цвайбрюкен отпусканото до този момент публично финансиране на съществуващото летище Саарбрюкен внезапно се е превърнало в дублиране на финансирането.

⁽⁵⁸⁾ Комисията отбелязва, че няма точни данни относно разходите, попадащи в обхвата на публичната политика. В този контекст Комисията не е в състояние да определи точния размер на инвестиционната помощ, отпусната на FSBesitzG/FSG.

⁽⁵⁹⁾ Вж. бележка под линия 46.

⁽⁶⁰⁾ Вж. бележка под линия 46.

- (256) Поради това Комисията заключава, че изграждането и експлоатацията на инфраструктурата на летище Саарбрюкен отговаря на ясно определена цел от общ интерес.

Инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел.

- (257) Инвестиционната помощ в полза на летище Саарбрюкен трябва да бъде необходима и пропорционална на преследваната цел. Важен аспект в тази връзка е дали инвестицията не представлява дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура.

- (258) Първо, Комисията отбелязва, че новият терминал, увеличаващ годишния капацитет на летището от 390 000 пътници на 700 000 пътници, е бил построен през 2000 г. Годишният капацитет на стария терминал е бил надвишен за пръв път през 1996 г. и броят на пътниците е продължил да расте до 2000 г., когато е достигнал 484 566 пътници. През периода 1996 — 2000 г. старият терминал често е бил претоварен, по-специално през летния сезон, което е предизвиквало продължително чакане, претъпкани зони, предназначени за пътници, или е карало пътниците да чакат извън терминала. Освен това старият терминал вече не е отговарял на изискванията за сигурност. Новият терминал е оборудван с нова система за сигурност. Освен това за периода 2009 — 2010 г. са били въведени допълнителни мерки за сигурност по пистата и в зоните за сигурност, по-специално след коригирането ѝ светлинната маркировка на пистата е била разположена така, че подаваните на пилотите сигнали да бъдат подобрили, били са монтирани предохранителни светлини по пистата, а суперструктурата на кривата на пистата е била адаптирана към нуждите на съвременните самолети. И накрая, пистата е била поддържана така, че да се избегне увреждането на самолетите, излитащи от летището и кацащи на него. Поради това Комисията счита, че инвестициите в инфраструктурата са били необходими за адаптирането ѝ към увеличаващия се брой пътници, както и за да се отговори на сегашните изисквания за модерна летищна инфраструктура. Летището е можело да обслужва свързаността и развитието на региона само с изградената инфраструктура.

- (259) Второ, новите инвестиции не са представлявали дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура, тъй като три от най-близките летища — Люксембург (121 km от Саарбрюкен), Метц-Нанси-Лорен (96 km от Саарбрюкен) и Франкфурт Хан (128 km от Саарбрюкен), не са разположени в същия регион на обслужване и техните стопански модели се различават значително от модела на летище Саарбрюкен. Летище Саарбрюкен предлага предимно редовни полети, свързващи основните немски стопански центрове (Берлин, Хамбург и в миналото Мюнхен), както и известен брой ваканционните дестинации. Люксембург предлага предимно редовни полети до европейски столици, Метц-Нанси-Лорен поставя акцента върху френските градове и редовните полети до дестинации в Северна Африка, а стопанският модел на Франкфурт Хаан се основава на нискотарифните авиокомпани, предлагащи полети до редица дестинации за почивка, но не и до други германски градове, нито товарен превоз по въздуха.

- (260) Единственото дублиране на инфраструктура, която може да се наблюдава, е между Цвайбрюкен и Саарбрюкен (разстоянието между тях е 39 km). Все пак следва да се отбележи, че летище Саарбрюкен съществува отдавна и че то е решило да инвестира в нов терминал, за да облекчи стария терминал в момент, когато броят на пътниците е нараствал постоянно, а летище Цвайбрюкен все още не е предлагало летищни услуги за търговско въздухоплаване⁽⁶¹⁾. Решението на летище Саарбрюкен да инвестира е било икономически обосновано и необходимо, за да се гарантира свързаността на региона. Поради тази причина, когато е решило да се преобразува от военно в търговско летище, Цвайбрюкен е дублирало съществуващата инфраструктура⁽⁶²⁾.

- (261) Необходимостта и пропорционалността на инвестиционната помощ за летище Саарбрюкен следователно произтича от претоварването, както и от нуждата да се отговори на съвременните изисквания за модерна летищна инфраструктура. Построената инфраструктура е била необходима на летището, за да може то да обслужва свързаността и развитието на региона. Поради това Комисията стига до заключението, че въпросната инфраструктура е необходима и пропорционална на преследваните цели.

⁽⁶¹⁾ Вж. бележка под линия 46.

⁽⁶²⁾ Вж. бележка под линия 46.

Средносрочните перспективи за използване на инфраструктурата са задоволителни, по-специално по отношение на използването на съществуваща инфраструктура

- (262) След период на значителен растеж, икономическата и финансовата криза през 2009 г. засегнаха неблагоприятно въздушния транспорт в Германия и в Европа, като в Германия той намаля с 4,6 % през 2009 г., която се оказа една от най-лошите години за него. Въпреки това общата тенденция на растеж във въздушния транспорт не бе спряна, а само отложена. От юни 2010 г. насам месечните темпове на растеж в пътническите въздушни превози в Германия са се увеличили и са били със 7 % по-високи от месечните темпове на растеж от предходната година. Трябва да се вземе предвид също, че според прогнозите от 2009 г. насам в Германия икономическият растеж е бил висок — около 3 % годишно. Растежът на пазара за въздушен транспорт обикновено е по-висок от общия икономически растеж ⁽⁶³⁾.
- (263) Задоволителното средносрочно използване на новия терминал на летище Саарбрюкен се потвърждава от факта, че годишният брой пътници остава доста над горната граница (т.е. 390 000 души) на капацитета на стария терминал. Единственият рязък спад на броя на пътниците е настъпил през 2007 г., което съвпада с рязкото увеличаване на броя на пътниците на летище Цвайбрюкен. Това може да се обясни с факта, че през 2007 г. авиокомпанията Narag Lloyd/TUIFly е напуснала летище Саарбрюкен и започнала дейността си от летище Цвайбрюкен. Положението се е променило значително през 2008 г., когато с 518 288 пътници летище Саарбрюкен е постигнало абсолютен връх в техния брой. Според Германия, поради финансовата криза в страната не е било възможно това равнище да бъде поддържано през следващите години ⁽⁶⁴⁾.
- (264) Общият месечен капацитет на летище Саарбрюкен е [...] пътници. Поне от 2005 г. насам този капацитет е изцяло използван и дори надвишаван през летните месеци (от юли до септември) ⁽⁶⁵⁾. Следователно може да се заключи, че летище Саарбрюкен, вече до голяма степен използва новия капацитет и че средносрочните перспективи за неговото използване са задоволителни.

Всички потенциални потребители на инфраструктурата имат достъп до нея при равни и недискриминационни условия

- (265) Съгласно информацията, предоставена от Германия ⁽⁶⁶⁾, инфраструктурата винаги е била отворена за всички потенциални ползватели без икономически необоснована дискриминация.

Развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза

- (266) Съгласно точка 39 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. категорията на летището може да бъде показател за степента, до която летищата се конкурират по между си и следователно също за степента, до която публичното финансиране на летището може да наруши конкуренцията. Макар според Насоките за въздухоплаването от 2005 г. публичното финансиране на малки регионални летища (категория D) да е малко вероятно да наруши конкуренцията или да засегне търговията до степен, противоречаща на общия интерес, това не се основава на хипотезата, нито е признак за това, че са изключени нарушения на конкуренцията и ефект върху търговията.
- (267) Годишният капацитет на стария терминал на летище Саарбрюкен е бил 390 000 пътници. След построяването на новия терминал годишният капацитет на летището се е увеличил и е достигнал 700 000 пътници. С този капацитет летището попада в категория D „малки регионални летища“ според определението в точка 15 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. От 2000 г. насам годишният пътникопоток на летище Саарбрюкен е останал стабилен на равнище от около 500 000 пътници, което се равнява на половината от броя на пътниците, определен като горна граница за едно малко регионално летище. Освен това летище Саарбрюкен е типично регионално ориентирано летище, което личи от факта, че значителен брой пътници, използващи това летище, са от провинция Саарланд. Броят на пътниците, които идват от пограничните райони на Франция и Люксембург, е ограничен и се равнява на [по-малко от 14 %] [...] от Франция и [...] от Люксембург ⁽⁶⁷⁾.
- (268) Като се вземе предвид понятието „регион на обслужване“, обхващащ около 100 km и времето за пътуване от 60 минути, може да се предположи, че три от летищата, разположени най-близо до Саарбрюкен, тоест летище Люксембург (121 km от Саарбрюкен), Метц-Нанси-Лорен (97 km от Саарбрюкен) и Франкфурт Хан (128 km от Саарбрюкен) не са разположени в един и същ регион на обслужване. Техните стопански модели значително се различават от стопанския модел на летище Саарбрюкен.

⁽⁶³⁾ Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12 март 2012 г., S. 8.

⁽⁶⁴⁾ Информация, представена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 65.

⁽⁶⁵⁾ Информация, представена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 9 и приложение 2.

⁽⁶⁶⁾ Информация, представена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 66.

⁽⁶⁷⁾ Информация, представена от Германия на 16 април 2012 г., стр. 33.

- (269) Що се отнася до летище Люксембург, стопанските модели на Люксембург и Саарбрюкен са различни. Със своите около 1,5 милиона пътници летище Люксембург е значително по-голямо от летище Саарбрюкен. То предлага разнообразни редовни и чартърни полети, като последните летят до европейските столици. Изборът на дестинациите до голяма степен отговарят на нуждите на служителите със финансовите и международните институции, разположени в Люксембург. От друга страна летище Саарбрюкен осигурява предимно редовни полети до редица германски градове, които се считат за германски стопански центрове (Берлин, Хамбург, Мюнхен), както и многобройни ваканционни дестинации.
- (270) Що се отнася до летище Метц-Нанси-Лорен, може да бъде отбелязано, че няма почти никакво застъпване на полетите, предлагани от това летище и от летище Саарбрюкен, тъй като Метц-Нанси-Лорен предлага предимно редовни полети до френски градове и чартърни полети до Северна Африка.
- (271) До голяма степен могат също да бъдат изключени нарушения на конкуренцията между Саарбрюкен и Франкфурт Хаан поради разстоянието между двете летища, за което са необходимо 2 часа път. Освен това Франкфурт Хаан е обслужвано главно от нискотарифните превозвачи (Ryanair), а превозът на товари представлява доста важен елемент в неговия стопански модел, докато летище Саарбрюкен предлага предимно редовни полети до вътрешни за Германия дестинации и въздушният товарен транспорт е ограничен от него.
- (272) От по-голямо значение са конкурентните отношения между летище Саарбрюкен и летище Цвайбрюкен, което се дължи на близостта им (39 km или 34 минути път) и значителното припокриване на техните региони на обслужване. Германия твърди, че стопанските модели на двете летища са различни: летище Саарбрюкен отдавна се е утвърдило (започнало е да функционира преди повече от 80 г.) и разполага с по-усъвършенствана инфраструктура, която осигурява по-голямо удобство на пътниците (сред които преобладават пътуващите по работа). То предлага главно редовни полети до основните германски стопански центрове и редица ваканционни дестинации. Инфраструктурата на летище Цвайбрюкен съвсем не е толкова удобна и неговият стопански модел се основава на нискотарифните превозвачи, ваканционните полети и товарния въздушен транспорт. Комисията отбелязва обаче, че макар стопанските модели на двете летища явно да се различават до известна степен, ясно е, че основната дейност на летище Цвайбрюкен (ваканционни полети, по-специално до Анталия/Палма де Майорка) е извършвана и от летище Саарбрюкен. От друга страна е вярно също, че летище Саарбрюкен иначе се съсредоточава върху редовните полети до големи градове като Люксембург, Берлин и Хамбург. Това обаче не променя факта, че само ограничена част от дейността на летище Цвайбрюкен изглежда не е или не би могла да бъде извършвана от Саарбрюкен.
- (273) Освен това може да се отбележи, че значителното увеличение на броя на пътниците на летище Цвайбрюкен през 2007 г. съвпада с доста сериозния спад на пътниците в Саарбрюкен през същата година. Следователно се оказва, че макар и бизнес плановете на летищата да са до известна степен взаимно допълващи се, те са също конкурентни.
- (274) В същото време следва да се отбележи, че летище Саарбрюкен се е утвърдило в продължение на повече от 80 години. След построяването на новия терминал през 2000 г. неговият годишен капацитет се е увеличил от 390 000 пътници на 700 000 пътници. Възможно е обаче този капацитет никога да не се използва изцяло, евентуално поради факта, че през 2006 г. летище Цвайбрюкен също е започнало да предлага услуги за търговско пътническо въздухоплаване с постепенно увеличаване на броя на пътниците. С оглед на историческото развитие на двете летища (Саарбрюкен е част от германския летищен пейзаж повече от 80 години), тяхното географско местоположение (припокриване на регионите на обслужване) и наличния свободен капацитет на летище Саарбрюкен по времето, когато летище Цвайбрюкен е навлязло на търговския пазар за въздушен транспорт през 2006 г., Комисията заключава, че отварянето на летище Цвайбрюкен представлява ненужно дублиране на инфраструктура с отрицателно въздействие върху конкуренцията, а не обратното.
- (275) Въз основа на горепосоченото, Комисията стига до заключението, че инвестиционната помощ, отпусната на летище Саарбрюкен не нарушава конкуренцията, нито засяга търговията до степен, която противоречи на общия интерес.

Помощта е необходима и пропорционална, стимулиращ ефект

- (276) Комисията трябва да установи, дали държавната помощ, предоставена на летище Саарбрюкен, е променила поведението на получателя по такъв начин, че той да участва в дейност, която допринася за постигането на целта от общ интерес, която i) не би предприел без помощта или ii) би я предприел, но по по-ограничен или различен начин. Освен това помощта се счита за пропорционална само ако същият резултат не може да се постигне с по-малка помощ и по-малко изкривяване на конкуренцията. Това означава, че размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум, за да бъде извършена дейността, за която е предназначена помощта.

- (277) Според представената от Германия информация без помощта инвестицията не би била реализирана. От таблица 3 става ясно, че летището продължава да е на загуба. Поради това може да се заключи, че помощта е била необходима за реализирането на инвестиции, които да разтоварят летищната инфраструктура, както и поради необходимостта от съответствие с съвременните изисквания за модерна летищна инфраструктура. Без помощта летище Саарбрюкен нямаше да отговори на очакваното търсене от страна на авиокомпаниите и на пътниците в региона на обслужване. Равнището на стопанската дейност на летището щеше да бъде намалена. Поради това Комисията счита, че въпросната мярка за помощ има стимулиращ ефект, че размерът на помощта е ограничен до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност, и поради това е пропорционална.

Заклучение

- (278) Поради това Комисията стига до заключението, че инвестиционната помощ, отпусната на летище Саарбрюкен, е съвместима с член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като тя отговаря на условията за съвместимост, определени в точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (279) Освен това Комисията счита, че тъй като тя е установила, че държавната помощ за FSBesitzG/FSG е съвместима съгласно раздел 4.1 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., не е необходимо тя да оценява другите основания за потенциална съвместимост, изтъкнати от Германия.

5.1.5.4. Оперативна помощ

- (280) Раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. установява критериите, които Комисията ще прилага при оценката на съвместимостта на оперативните помощи с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Съгласно точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Комисията ще прилага тези критерии спрямо всички случаи на оперативна помощ за летища, включително случаите на помощи в процес на уведомяване, както и случаите на неправомерни помощи, за които не е изпратено уведомление.
- (281) Неправомерна оперативна помощ, предоставена преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., може да бъде обявена за съвместима до пълния размер на непокритите оперативни разходи, ако са спазени следните условия⁽⁶⁸⁾:
- (282) Критериите за съвместимост за оперативна помощ, която може да се отпуска за преходен период от 10 години, считано от датата на публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са:
- а) *Принос за ясно определена цел от общ интерес*: това условие е изпълнено, наред с другото, ако помощта укрепва мобилността на гражданите на ЕС и връзките между регионите или насърчава регионалното развитие⁽⁶⁹⁾,
 - б) *Необходност от държавна намеса*: помощта трябва да бъде предназначена за ситуации, в които такава помощ може да доведе до съществено подобрене, каквото пазарът не може сам по себе си да осигури⁽⁷⁰⁾;
 - в) *Наличие на стимулиращ ефект*: това условие е изпълнено, ако при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътничопотока, има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее⁽⁷¹⁾;
 - г) *Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)*: за да бъде пропорционална, оперативната помощ на летищата трябва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяване на подпомогнатата дейност⁽⁷²⁾;
 - д) *Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията*⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁸⁾ Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. не всички условия, определени в раздел 5.1 от Насоките, се прилагат за оперативна помощ, предоставена в миналото.

⁽⁶⁹⁾ Точки 113 и 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷⁰⁾ Точки 116 и 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷¹⁾ Точки 124 и 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷²⁾ Точки 125 и 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷³⁾ Точки 131 и 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

Оперативната помощ допринася за ясно определена цел от общ интерес

- (283) Подложената на оценка оперативна помощ, включваща загубите на FSBesitzG/FSG от 2000 г. насам и съответните капиталови инжекции от vH Saar, финансирани от капиталови инжекции, получени от провинция Саарланд, показани в таблица 3, е имала за цел запазването на подходящо ниво на дейност на летище Саарбрюкен.
- (284) Съгласно точка 113 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативната помощ за летища ще бъде считана за допринасяща за постигането на цел от общ интерес за десетгодишен преходен период, ако тя увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза или улеснява регионалното развитие.
- (285) Както е обяснено в съображение 235, оперативната помощ за летище Саарбрюкен е допринесла за свързаността и развитието на региона с оглед на неговия структурен преход от добивната промишленост и стоманопроизводството към регион, ориентиран към технологиите и услугите, както и за превръщането му в регионален академичен и научноизследователски център. Развитието на летище Саарбрюкен също така се е основавало на стабилни прогнози за пътниците, тъй като увеличеният капацитет на летището сега вече до голяма степен се използва изцяло.
- (286) Проблематично обаче би могло да бъде дублирането на летищната инфраструктура на летище Саарбрюкен от подобна инфраструктура на летище Цвайбрюкен В случай на дублиране в точка 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се приема, че държавната помощ не допринася за постигането на цел от общ интерес. Що се отнася до последователността на събитията във връзка с разширяването на летище Саарбрюкен и преобразуването на летище Цвайбрюкен от военно в летище за гражданско въздухоплаване, се вижда ясно, че споразумението за прехвърляне на печалби и загуби, съгласно което са компенсирани загубите на летище Саарбрюкен, е изготвено, когато летище Цвайбрюкен все още не е навлязло на пазара за търговско въздухоплаване, а летище Саарбрюкен е било пренатоварено от няколко години. Поради това доводът за дублиране се отнася по-скоро до държавната помощ, предоставена на летище Цвайбрюкен ⁽⁷⁴⁾.
- (287) Поради това Комисията счита, че оперативната помощ, предоставена на летище Саарбрюкен, е допринесла за постигането на целта от общ интерес за подобряване на свързаността и регионалното развитие на региона Саарланд чрез експлоатацията на безопасна транспортна инфраструктура, която да отговори на транспортните нужди на региона.

Необходимост от държавна намеса

- (288) Съгласно точка 116 и сл. от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативната помощ за летищата се смята за необходима, ако води до съществено подобрение, което не може да бъде постигнато от самия пазар. Освен това в насоките се отчита, че необходимостта от публично финансиране, за да се финансират оперативни разходи, обикновено е пропорционално по-голяма за по-малките летища поради високите постоянни разходи и че летищата с годишен пътничкопоток между 200 000 и 700 000 пътници могат да не са в състояние да покрият в значителна степен оперативните си разходи.
- (289) От построяването на новия терминал годишният брой пътници на летище Саарбрюкен се стабилизира на приблизително 500 000, което е значително под 700 000 пътници — броят, определен в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. като горна граница за тази категория регионални летища. Въпреки че капацитетът на летището е напълно използван поне през [...], летището не е в състояние да генерира достатъчно приходи, за да покрие оперативните си разходи, които Насоките за въздухоплаването от 2014 г. определят като типични за летища от този мащаб.
- (290) Поради това Комисията счита, че оперативната помощ за летище Саарбрюкен е необходима.

⁽⁷⁴⁾ Вж. бележка под линия 46.

Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката

- (291) Съгласно точка 120 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативната помощ трябва да бъде подходящ инструмент на политиката за постигането на преследваната цел или за решаването на проблема, за който е предназначена помощта. Тъй като летище Саарбрюкен генерира загуби на оперативно равнище, единственият подходящ инструмент е оперативна помощ, която позволява на летището да продължи дейностите, които осигуряват свързаността на региона Саарланд. Други инструменти, като например инвестиционна помощ или регулаторни мерки, не изглеждат подходящи за преодоляване на финансовите проблеми на летище Саарбрюкен на оперативно равнище. Поради това Комисията счита, че оперативната помощ, предоставена на летище Саарбрюкен, е подходящ инструмент.

Наличие на стимулиращ ефект и пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)

- (292) Съгласно точка 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативната помощ има стимулиращ ефект, когато при липса на оперативната помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътничопотока, има вероятност стопанската дейност на летището значително да намалее.
- (293) Летище Саарбрюкен е получило инвестиционна помощ за строителството на нов терминал и за изпълнение на настоящите изисквания за модерна летищна инфраструктура. Това е позволило на летището да отговори на нуждите от свързаност и транспорт на региона Саарланд, израз на което е броят на пътниците годишно, който се е стабилизирал през последните години на равнище 500 000 души. Въпреки сравнително стабилния брой пътници летището не е в състояние да покрива своите оперативни разходи. Без оперативната помощ летището не би могло да запази настоящото равнище на трафика и неговата стопанска дейност би трябвало да бъде намалена. Същевременно помощта не е надвишила размера, необходим за покриване на оперативните загуби, и следователно размерът на помощта е ограничен до необходимия минимум.
- (294) Поради това Комисията смята, че оперативната помощ за летище Саарбрюкен има стимулиращ ефект и е пропорционална.

Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията

- (295) Съгласно точка 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., когато оценява съвместимостта на оперативната помощ за летища, Комисията ще вземе предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията. Показателен за потенциални нарушения на конкуренцията или засягане на търговията може да бъде фактът, че летището се намира в същия регион на обслужване като друго летище със свободен капацитет.
- (296) Както е показано в съображения 237 и сл., като се вземе предвид понятието за регион на обслужване от около 100 km и време за пътуване от 60 минути, може да се приеме, че три от летищата, разположени най-близо до Саарбрюкен, т.е. летище Люксембург (на 121 km от Саарбрюкен), летище Мец-Нанси-Лотарингия (на 96 km от Саарбрюкен) и летище Франкфурт Хан (на 128 km от Саарбрюкен), не са разположени в същия регион на обслужване и реализират бизнес модели, които се различават значително от тези на летище Саарбрюкен. Саарбрюкен предлага предимно редовни полети, свързващи Саарбрюкен с основните немски бизнес центрове (Берлин, Хамбург, както и в миналото Мюнхен), както и с редица ваканционни дестинации. Люксембург предлага предимно редовни полети до европейски столици, дейността на Мец-Нанси-Лотарингия е съсредоточена върху редовните полети до френски градове и до дестинации в Северна Африка, а бизнес моделът на Франкфурт Хан се основава на нискотарифните превозвачи и въздушния превоз на товари.
- (297) Проблемът с дублирането на летищната инфраструктура в един и същи регион на обслужване възниква само по отношение на летище Цвайбрюкен. Въпреки това, както е обяснено в съображение 252 и като се отчита последователността на събитията във връзка с разширяването на инфраструктурата на летище Саарбрюкен и преобразуването на летище Цвайбрюкен от военно в летище за гражданско въздухоплаване, което е създадо свободен капацитет в област Саарланд, може да се заключи, че ненужното дублиране на инфраструктурата с ефект на нарушаване на конкуренцията е свързано с летище Цвайбрюкен.

Заключение

- (298) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че оперативната помощ, предоставена на летище Саарбрюкен, е съвместима с член 107, параграф 3, буква в) от Договора с оглед на условията за съвместимост, определени в раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (299) Освен това Комисията смята, че след като е установила оперативната помощ за FSBesitzG/FSG за съвместима съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., не е необходимо да разглежда други основания за евентуална съвместимост, изтъкнати от Германия.

5.2. ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА РАЗЛИЧНИ ПАРЦЕЛИ ЗЕМЯ НА FSBSITZG

5.2.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (300) Поради причините, посочени в съображения (179) до (182), считано от 2000 г., FSBesitzG трябва да се разглежда като предприятие.

Следователно, що се отнася до различните прехвърляния на земя, посочени в решението за откриване на процедурата, единствено осъществените след 2000 г. са от значение за целите на настоящото решение. Прехвърляния, които са извършени преди 2000 г., не са били в полза на предприятие и следователно не могат да представляват държавна помощ. Във връзка с прехвърлянията, осъществени след 2000 г., Германия изтъква, че те са били необходими по причини, свързани с безопасността, и следователно попадат в обхвата на държавната политика и са освободени от контрола върху държавната помощ. Гледището на Германия е, че прехвърлянията попадат в обхвата на член 8 от *Luftsicherheitsgesetz*. На същото основание, както и в съображения 186 до 194, Комисията е на мнение, че мерките по член 8 от *Luftsicherheitsgesetz* могат по принцип да се считат за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика. Все пак, доколкото прехвърлянето на парцели е спестило на FSBesitzG или FSG разходи, които е трябвало да поемат съгласно член 8, параграф 3 от *Luftsicherheitsgesetz*, прехвърлянията не са освободени от контрол съгласно правилата на Съюза за държавните помощи

- (301) След 2000 г. са извършени три прехвърляния на земя, две от тях [...] (2002 г. и 2003 г.) и едно срещу заплащане (2004 г.). Тези парцели земя са били прехвърлени от провинция Саарланд. Съответно Комисията може да заключи, че прехвърлянията на земя към FSBesitzG включват държавни ресурси под формата на предоставяне на преки безвъзмездни средства от държавния бюджет и по тази причина могат да бъдат приписани на държавата.
- (302) С двете прехвърляния, извършени безвъзмездно, трябва да се счита, че на FSBesitzG е било предоставено предимство, което то в противен случай не би могло да получи на пазара. Германия предостави вътрешна оценка на стойността на тези два парцела земя, съгласно която комбинираната пазарна стойност възлиза на приблизително [...]. Третият парцел земя е продаден на цена от [...]. Германия представи оценка на парцелите земя, които са били прехвърлени през 2002 г. Според тази оценка прехвърлените парцели извън първоначалната ограда са били на стойност [...]; парцелите земя в границите на летището са били на стойност [...]. Германия твърди, че тази оценка може да се използва също за определяне на стойността на участъка, продаден през 2004 г. На тази основа Германия е изчислила, че стойността на парцела, продаден през 2004 г., е възлизила на [...] към момента на сделката, което се равнява на продажната цена, платена от FSBesitzG. В тази връзка, на първо място, Комисията отбелязва, че оценката, посочена от Германия, не е направена от независим експерт, а е вътрешна оценка от отдела на Министерството на финансите на Саарланд, отговарящ за продажба на земя. Освен това Германия не е представила каквото и да е обяснение за това как отделът стигнал до заключението си. По-специално, остава неясно кои парцели земя са се намирали в границите и кои извън границите на летището. Следователно Комисията не може да изключи, че заплатената цена е била под пазарната стойност и по този начин е предоставила предимство на FSBesitzG. Тъй като само FSBesitzG се е възползвал от трите прехвърляния, трябва също да се счита, че те са имали избирателен характер. На последно място, по същия начин, както в съображения 218-225, прехвърлянията могат да нарушат конкуренцията и да въздействат върху търговията. С оглед на това прехвърлянето на три парцела земя представляват държавна помощ.
- (303) Освен това Комисията смята, че тъй като помощта е била свързана с безвъзмездното прехвърляне на дълготрайни капиталови активи, помощта трябва да бъде квалифицирана като инвестиционна помощ.

5.2.2. СЪВМЕСТИМОСТ

- (304) Инвестиционната помощ е използвана, за да се даде възможност за разширяване на зоните за писта за излитане и безопасност (ЗПИБ). Както е посочено в раздел 5.1.5.3, тази инвестиция е направена с цел да се запази пълноценното функциониране на летището, като по този начин се насърчава регионалното развитие. Комисията счита, че инвестиционната помощ под формата на прехвърляне на земя също отговаря на всички други условия за установяване на съвместимостта съгласно точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тъй като се прилагат също и основанията, изложени в раздел 5.1.5.3. Поради това се прави заключението, че инвестиционната помощ под формата на прехвърляне на земя е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

5.3. ГАРАНЦИИ ПО ЗАЕМИ В ПОЛЗА НА VH SAAR И FSBSITZG

5.3.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (305) Комисията отбелязва, че провинция Саарланд е гарантирала три пъти заеми за FSBSitzG, без да получава никакво възнаграждение. При все това тя също така отбелязва, че гаранциите са били предоставени преди 2000 г. Тъй като FSBSitzG би могло да се разглежда като предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора единствено считано от 2000 г. нататък, Комисията смята, че гаранцията не е предоставила предимство на дадено предприятие и следователно не представляват държавна помощ.
- (306) Що се отнася до писмата за подкрепа, предоставени на vH Saar, Комисията припомня предишното си заключение в съображение 203, че vH Saar използва полученото финансиране, за да изпълни финансовите си задължения към летище Саарбрюкен. Заемите, взети от VH Saar след писмата за подкрепа, също са прехвърлени на летище Саарбрюкен. Следователно може да се заключи, че предимството, съдържащо се в тези писма, не е било използвано от vH Saar, и доколкото те въобще са съдържащи някакво предимство, то е било прехвърлено на летището.
- (307) Що се отнася до предимството за летището, заемите, обезпечени с писмата за подкрепа, са били прехвърлени към финансиране на инвестиции в инфраструктура. Ако писмата за подкрепа са включвали държавна помощ, тя би била по този начин съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора по причините, изложени в раздел 5.1.5.3.

5.4. ДОГОВОРЪТ ЗА НАЕМ МЕЖДУ FSBSITZG И FSBG

5.4.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (308) Комисията вече определи в съображение 181, че FSBG е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Ето защо трябва единствено да се прецени дали договорите за наем се предоставяли предимство на FSBG, дали това предимство е било предоставено от държавни ресурси и дали то е нарушавало конкуренцията и засягало търговията между държавите членки.

Разграничение между съществуваща и нова помощ

- (309) На първо място, Комисията отбелязва, че трябва да се прави разграничение между договора за наем, който е бил сключен на 7 юли 1997 г. и е в сила до 1 юли 2006 г. („Договора от 1997 г.“), и договора, който е в сила от 1 юли 2006 г. („Договора от 2006 г.“). Както бе подчертано по-горе, бе сметнено, че изграждането и експлоатацията на летище до 2000 г. не представлява икономическа дейност, и вследствие на това всяка въведена преди тази дата схема за помощ, в случай че бъде разглеждана като равнозначна на държавна помощ, представлява *съществуваща помощ* след посочената дата (вж. раздел 5.1.2). Следователно не е необходимо да се разследва допълнително дали договорът от 1997 г. (който предвижда фиксирани годишни плащания по договора за наем) действително представлява помощ, като се има предвид, че при всички случаи би трябвало да бъде квалифициран като съществуваща помощ.
- (310) От друга страна, сключването на нов договор за наем от FSBG през 2006 г. при изменени условия за определяне на годишния наем за плащане (в частност на добавянето на нов ценови елемент, а именно прехвърлянето на определен процент от годишната печалба на FSBG) не може да се разглежда просто като „промяна от чисто формален или административен характер, която не оказва влияние върху оценката на съвместимостта на мярката за помощ с общия пазар“⁽⁷⁵⁾. Договорът от 2006 г. следователно не може, ако е равнозначен на държавна помощ, да се смята за съществуваща помощ, а по-скоро ще представлява нова помощ.

Държавни ресурси и приписване на държавата

- (311) За да представлява държавна помощ, мярката трябва да е финансирана с държавни ресурси и решението за одобрение на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата.

⁽⁷⁵⁾ Член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

- (312) Договорът от 2006 г. е сключен между FSBesitzG и FSBG. FSBesitzG е бил (непряко) 100 % собственост на държавата, която следователно е била в състояние да упражнява контрол върху дружеството. Да се даде съгласие за договор за наем при наем на по-ниска от пазарната цена би довело до пропуснати приходи за посоченото дружество и неговия собственик, т.е. в крайна сметка Саарланд, и следователно би било финансирано с държавни ресурси. Що се отнася до приписването на държавата, Комисията отбелязва, че според статута на FSBesitzG членовете на надзорния съвет на FSBesitzG се назначават от правителството на федерална провинция Саарланд, както и че председателят се назначава от министерството, отговарящо за въздухоплаването. За сключването на договора от 2006 г. е било необходимо съгласието на надзорния съвет⁽⁷⁶⁾, който представлява правителството на федерална провинция Саарланд. Следователно Комисията може да заключи, че е възможно мярката да бъде приписана на държавата.

Икономическо предимство

- (313) За да се определи дали договорът от 2006 г. е предоставил икономическо предимство на FSBG, е необходимо да се сравнят условията на този договор с условията, преобладаващи на пазара към съответния момент за същия вид договор, или, ако това не е възможно, да се разгледа въпросът дали ориентиран към постигане на печалба оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ) би се ангажирал с тази сделка.
- (314) Германия не представи никакви доказателства за това, че договорът от 2006 г. е съответствал на нормалните условия на пазара към онзи момент. Следователно е необходимо да се анализира въпросът дали разумен ОУПИ, заинтересован от получаването на разумна печалба, би сключил договора от 2006 г.
- (315) Комисията отбелязва, че FSBesitzG неизменно е инкасирали загуби поне от 2000 г. нататък (вж. таблица 3). Като има се предвид, че договорът за наем с FSBG фактически е бил практически единственият му източник на доход (с изключение на сумите за покриване на годишните загуби, получени от vñ Saar), изглежда, че разумен ОУПИ на мястото на FSBesitzG би се опитал да покрие своите разходи с приходите, генерирани от този договор за наем. Разходите, направени от FSBesitzG, са били по-високи от приходите му, генерирани от отдаването под наем на летището на FSBG. Също така не изглежда, че при сключването на договора от 2006 г. FSBesitzG е следвало определена дългосрочна стратегия за рентабилност.
- (316) С оглед на тези съображения сключването на договора от 2006 г. не може да се счита, че е в съответствие с принципа за ОУПИ, и следователно е предоставило предимство на FSBG.

Избирателност

- (317) Член 107, параграф 1 от Договора предвижда, че за да бъде определена като държавна помощ, дадена мярка, поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Тъй като от договора от 2006 г. се е възползвало само FSBG, той може да се счита за избирателен по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (318) Накрая, мярката е могла да наруши конкуренцията и да въздейства върху търговията по причините, обяснени в раздел 5.1.1.

Заключение

- (319) Поради това Комисията счита, че договорът от 2006 г. включва държавна помощ за FSBG. Тя трябва да бъде оценена като оперативна помощ.

5.4.2. СЪВМЕСТИМОСТ

- (320) Както е описано в раздел 5.1.5.4, оперативна помощ, предоставена преди датата на прилагане на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., може да бъде обявена за съвместима до пълния размер на непокрытите оперативни разходи, при условие че са изпълнени следните условия⁽⁷⁷⁾:

- принос за ясно определена цел от общ интерес;
- необходимост от държавна намеса;
- наличие на стимулиращ ефект;

⁽⁷⁶⁾ Вж. параграф 10, буква i) от статута на FSBesitzG, според който всяка промяна в договора за наем между FSBesitzG и FSBG трябва да бъде одобрена от надзорния съвет на FSBesitzG.

⁽⁷⁷⁾ Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., не всички условия, изложени в раздел 5.1 от Насоките, се прилагат за оперативната помощ, предоставена в миналото.

- пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум);
 - избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията.
- (321) Оперативната помощ, подложена на оценка, която се отнася до наемането на летищната инфраструктура под пазарната цена, е имала за цел да се запази подходящото равнище на експлоатация на летище Саарбрюкен.
- (322) Съгласно точка 113 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативната помощ за летища ще бъде считана за допринасяща за постигането на цел от общ интерес за десетгодишен преходен период, ако увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите, намалява натовареността на въздушния трафик на възловите летища на Съюза или улеснява регионалното развитие.
- (323) Както е обяснено в съображение 254, оперативната помощ за летище Саарбрюкен е допринесла за свързаността и развитие на региона. По причините, изложени в съображение 284, доводът за дублиране се отнася по-скоро до държавната помощ, предоставена на летище Цвайбрюкен.
- (324) Поради това Комисията смята, че оперативната помощ, предоставена на FSBG, е допринесла за постигането на целта от общ интерес за подобряване на свързаността и регионалното развитие на региона Саарланд чрез експлоатацията на транспортна инфраструктура, която да отговори на транспортните нужди на региона.
- (325) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своите инвестиции без публични средства. Съгласно точка 118 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. летища с годишен обем на пътничепотока под 700 000 пътници е възможно да не покрият в значителна степен оперативните си разходи. Пътничепотока на летище Саарбрюкен е бил постоянно под 700 000 пътници. Поради това Комисията счита, че помощта е била необходима, тъй като е дала възможност за подобряване на връзките в региона — нещо, което пазарът сам по себе си не би постигнал.
- (326) Както е посочено по-горе, летище Саарбрюкен е получило инвестиционна помощ, която е дала възможност на летището да отговори на нуждите от свързаност и транспорт на региона Саарланд (вж. съображение 285). Въпреки сравнително стабилния брой на пътниците летището не е в състояние да покрива своите оперативни разходи. В този контекст Комисията отбелязва, че FSBG също е отчело загуби през 2006 г. и 2007 г., когато е бил приложен договорът от 2006 г. (регистрираните загубите, възлизат на 214 709 EUR през 2006 г. и 2 737 773 EUR през 2007 г.). Загубите са понесени независимо от факта, че наемът, платен от FSBG през тези години, е бил по-нисък от наема, изплатен по договора от 1997 г. (вж. **таблица 7**). Следователно може да се приеме, че помощта, свързана с договора от 2006 г., е имала стимулиращ ефект и не е надвишила размера, необходим за покриване на оперативните загуби, и следователно е била ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.
- (327) Въз основа на това Комисията стига до заключението, че условията за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са изпълнени.

5.5. ОТСТЪПКИ ЗА СПОРАЗУМЕНИЯ С АВИОКОМПАНИИ/МАРКЕТИНГОВИ СПОРАЗУМЕНИЯ

5.5.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (328) Като предоставят услуги за въздушен превоз, авиокомпаниите извършват икономическа дейност и следователно представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Трябва да се направи анализ дали договореностите между авиокомпаниите и въпросното летище са предоставяли икономическо предимство на първите.

Икономическо предимство

- (329) Когато дадено летище разполага с публични ресурси, наличието на помощ за авиокомпания по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията издържат на теста на ОУПИ. Наличието на предимство обикновено може да бъде изключено, ако: а) цената, заплащана за услугите, съответства на пазарната цена, или б) може да се докаже чрез ex ante анализ, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището и е част от цялостна стратегия, която води до рентабилност в дългосрочен план.

- (330) За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, издържа на теста на ОУПИ, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати отстъпките, помощта за маркетинг или схемите за стимулиране. По подобен начин трябва да бъдат взети предвид всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на авиокомпанията на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхващат всички категории разходи и инвестиции, като например допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на авиокомпанията на летището. Например, ако летището има нужда да се разшири или да построи нов терминал или други съоръжения, главно за да отговори на потребностите на конкретна авиокомпания, тези разходи следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на допълнителните разходи. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да направи независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се взема предвид тестът на ОУПИ.
- (331) Освен това, за да се изключи, че предимството, произтичащо от съвместима помощ за летищния оператор, не е прехвърлено на конкретна авиокомпания, инфраструктурата на летището трябва да бъде отворена за всички авиокомпани, а не да е запазена за конкретна авиокомпания.
- (332) В този контекст Комисията ще направи оценка на цялостната тарифа на летищните такси, приложими на летище Саарбрюкен, както и на отделните договори между авиокомпани и летище Саарбрюкен, които се отклоняват от обхвата на тарифата на летищните такси или са извън него.

Отстъпки за авиокомпаниите

- (333) На 1 април 2007 г. е въведена нова тарифа на таксите на летище Саарбрюкен (тарифата от 2007 г.). Тази тарифа предвижда отстъпки за авиокомпаниите, които отговарят на определени условия. В тарифата от 2007 г. по-специално се предлагат отстъпки за нови авиокомпани, нови дестинации и увеличен брой пътници. Дотогава в тарифата на таксите не са били предвидени отстъпки. Летище Саарбрюкен е приело нова тарифа на таксите, която влиза в сила на 1 септември 2013 г., като заменя тарифата от 2007 г. Тарифата от 2013 г. не е предмет на настоящото решение.
- (334) Когато прилага теста на ОУПИ за разглежданата мярка, Комисията, първо, трябва да определи дали начислената цена съответства на пазарната цена. По отношение на това Комисията се съмнява, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. При липса на установима пазарна референтна стойност, Комисията трябва да направи оценка на ex ante допълнителната рентабилност на тарифата на таксите от 2007 г.
- (335) Тарифата от 2007 г. е била въведена, за да се увеличи конкурентоспособността на летище Саарбрюкен. При изготвянето на тарифата от 2007 г. операторът на летище Саарбрюкен е анализирал броя на пътниците, полетите на летището, както и финансовите резултати за периода 1997 — 2006 г. Според Германия извършеният тогава анализ на пазара е показал, че Саарбрюкен е едно от най-скъпите летища в Германия. Комисията отбелязва, че TUIfly е напуснало Саарбрюкен от края на 2006 г. Освен това след 2006 г. летище Саарбрюкен е било изправено пред нова конкуренция от Цвайбрюкен. Всички тези фактори заедно са накарали летище Саарбрюкен да преразгледа своята политика на ценообразуване и да въведе преработена тарифа на таксите, като предлага стимули под формата на отстъпки, за да гарантира бъдещата си жизнеспособност и рентабилност.
- (336) Въпреки че според наличната информация не са правени ex ante проучвания за рентабилност на тарифата от 2007 г., Германия заяви, че летище Саарбрюкен е очаквало да не бъдат необходими никакви допълнителни инвестиции за предоставянето на допълнителни летищни услуги на авиокомпани, както и да не възникнат допълнителни оперативни разходи. Поради това според Германия не е било необходимо ex ante проучване на рентабилността. Следователно допълнителните разходи са били ограничени до предлаганите стимули. В тази връзка Комисията отбелязва, че тарифата от 2007 г. действително е предлагала отстъпки само за нови авиокомпани, нови връзки или увеличен брой пътници, вследствие на което не е въздействала отрицателно на състоянието на летището. Комисията отбелязва, че преди въвеждането на тарифата от 2007 г. само 50 % от капацитета на летище Саарбрюкен е бил използван. Нещо повече, броят на пътниците е намалял от 487 000 през 2005 г. на 350 000 през 2007 г., като се има предвид, че потенциалният годишен капацитет на летището е бил 700 000 пътници годишно. Комисията посочва, че след напускането на TUIfly летище Саарбрюкен е разполагало със свободен капацитет, в резултат на което допълнителен трафик е могъл да бъде поет без необходимост от модернизиране на инфраструктурата, придобиване на допълнително оборудване или наемане на нови служители. Германия потвърди, че не е съществувала нужда за наемане на нов персонал или за разширяване на съществуваща инфраструктура или друго оборудване, за да бъдат обслужвани нови авиокомпани или връзки (например съществуващите ленти и служители за багажа са били достатъчни).

- (337) Всяка нова авиокомпания или връзка би генерирала въздухоплавателни и невъздухоплавателни приходи. Като се има предвид, че равнището на разходите е останало постоянно, всяка нова авиокомпания или връзка, според Германия, би представлявала положителен принос за рентабилността на летището. Фактът, че летище Саарбрюкен действително е успяло да привлече редица нови авиокомпания (като например Air Berlin, която е започнала дейността си от Саарбрюкен в края на 2007 г.) и да установи нови връзки след въвеждането на тарифата от 2007 г., указва също така, че стратегията за увеличаване на бизнеса въз основа на отстъпки е била успешна. Накрая, наличните данни показват, че тарифата от 2007 г. е довела до постепенно увеличаване на приходите на летището (от [...] през 2007 г. на [...] през 2010 г.).
- (338) Комисията отбелязва също така, че когато оценява споразуменията между летище и авиокомпания, тя следва също така да оцени степента, до която мерките могат да се считат за част от прилагането на цялостна стратегия на летището, която да доведе до рентабилност поне в дългосрочен план. В това отношение Комисията трябва да вземе предвид фактическите доказателства, които са били на разположение, както и трябва да бъдат отчетени и промените, които разумно биха могли да бъдат очаквани по времето на изготвянето на тарифата на таксите от 2007 г., по-специално преобладаващите пазарни условия, а именно пазарните промени вследствие на либерализацията на пазара на въздушния транспорт, навлизането на пазара и развитието на нискотарифните превозвачи и други превозвачи от точка до точка, промените в организационните и икономическата структура на летищната индустрия, както и степента на диверсификация и сложност на функциите, поемани от летищата, засилването на конкуренцията между авиокомпаниите и летищата, несигурната икономическа среда, дължаща се на промените в пазарните условия, или всяка друга несигурност в икономическата среда. Комисията отбелязва, че както е описано в съображение 335, няколко причини (като например новата конкуренция от страна на Цвайбрюкен след 2006 г. и напускането на TUIfly от края на 2006 г.) са накарали летище Саарбрюкен да гледа на преработената тарифа на таксите с отстъпки като необходима стъпка, за да гарантира бъдещата си жизнеспособност и рентабилност.
- (339) Накрая, Комисията отбелязва, че летищната инфраструктура е отворена за всички авиокомпания и не е запазена за конкретна авиокомпания.
- (340) С оглед на тези съображения, като приема, че увеличаването на дейност практически не е довело до допълнителни разходи, но е можело да се очаква да създаде допълнителни приходи, Комисията е съгласна, че при приемането на тарифата на таксите от 2007 г., както и на отстъпките, съдържащи се в нея, летище Саарбрюкен е действало като ОУПИ. Следователно мярката не предоставила никакво икономическо предимство на засегнатите авиокомпания.

Маркетингово споразумение с Air Berlin

- (341) В договора, сключен между Air Berlin и летище Саарбрюкен на 6 април 2011 г., двете страни се споразумяват, че Air Berlin ще увеличи честотата на полетите до и от Берлин с допълнителни пет полета в двете посоки седмично, както и честотата на полетите до и от [...] с допълнителни три полета в двете посоки седмично до края на април 2014 г. В замяна на това увеличение на честотата и ангажмента от Air Berlin да рекламира новия брой полети, летище Саарбрюкен се ангажира да плати общо [800 000 — 1 700 000 EUR] на Air Berlin през 2011 г. и 2012 г.
- (342) Германия предостави анализ на рентабилността на договора, която би могла да се очаква към момента на сключване на договора, с който се е обвързало FSG. Беше изтъкнато, че настрана от преките плащания за маркетинг, повишената честота не би довела до допълнителни разходи⁽⁷⁸⁾ за летището, което според Германия би могло да поеме допълнителен трафик въз основа на съществуващата инфраструктура и персонал. Анализът е основан на следните очаквания:

Таблица 10

Ex ante рентабилност на маркетингово споразумение с Air Berlin (числата са в EUR)

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2011 — 2014 г.
Допълнителни приходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Допълнителни разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁷⁸⁾ Допълнителните разходи, представени в таблица 10, се отнасят до плащания за маркетинг.

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2011 — 2014 г.
Резултат	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (343) Макар че ex ante анализът, извършен от FSG и представен от Германия, не дисконтира бъдещите плащания към датата, на която договорът е бил сключен, става ясно, че се е очаквало договорът да бъде рентабилен. Германия потвърди, че към днешна дата, увеличената честота, предвидена в споразумението за маркетинг, не е наложила назначаването на нов персонал или правенето на специфични инвестиции. Като цяло очакванията на летището до голяма степен са били изпълнени и договорът е бил рентабилен. В този контекст Германия предостави прогноза за целия срок на договора, въз основа на печалбите, реализирани в рамките на първите 8 месеца от срока на договора (от април 2011 г. до януари 2012 г.), според която договорът изглежда рентабилен.
- (344) След като извърши анализ на договора и очакванията на FSG към момента на сключване на договора, Комисията е убедена, че договорът е допринесъл за рентабилността на летище Саарбрюкен, доколкото очакваните допълнителни приходи са били по-високи от очакваните допълнителни разходи. Тъй като по този начин договорът е спазил принципа на ОУПИ, той не е предоставил предимство на Air Berlin.

Заклучение

- (345) След като се установи, че тарифа на таксите от 2007 г. и отстъпките, съдържащи се в нея, както и маркетинговото споразумение от 2011 г. между Air Berlin и летище Саарбрюкен не са предоставяли предимство на съответните авиокомпани, не е необходимо да се прави оценка по другите критерии за наличие на помощ. Може да се направи заключението, че на авиокомпаниите, за които става въпрос, не е предоставена държавна помощ.

5.6. ПОМОЩ ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ДЕЙНОСТ НА CIRRUS AIRLINES

- (346) Комисията отбелязва, че авиокомпанията Cirrus Airlines, която е получила преки плащания от FSBesitzG през 2005 г. и 2006 г., е подала молба за обявяване в несъстоятелност през януари 2012 г. Производството по несъстоятелност е открито през месец април 2012 г.. Вследствие на това Cirrus Airlines е прекратила своята икономическа дейност. Тъй като резултатът от производството по несъстоятелност не е изяснен, Комисията за момента не е в състояние да вземе становище дали разследването относно плащанията към Cirrus Airlines евентуално е станало безпредметно. Поради това плащанията към Cirrus Airlines не са предмет на настоящото решение.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (347) Следователно Комисията стига до заключението, че финансирането на FSBesitzG/FSG чрез вливане на капитал за покриване на загубите през 2000 — 2012 г. представлява държавна помощ, доколкото то е било свързано с дейности извън обхвата на държавната политика. Помощта представлява нова помощ, считано от 1 юни 2007 г. нататък. Една част от помощта е съвместима инвестиционна помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г., а друга е съвместима оперативната помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Освен това Комисията стига до заключението, че вливането на капитали в vñ Saar не представляват държавна помощ, тъй като vñ Saar предава нататък всички получени публични средства и следователно само по себе си не придобива икономическо предимство.
- (348) Прехвърлянето на парцели земя безвъзмездно или на цена под пазарната през 2002 г., 2003 г. и 2004 г. представлява държавна помощ, доколкото то е било свързано с дейности извън обхвата на държавната политика. Помощта е съвместима като инвестиционна помощ съгласно Насоките за авиационния сектор от 2005 г.
- (349) Гаранциите по заеми са били отпуснати преди 2000 г. и следователно не представляват държавна помощ. Доколкото писмата за подкрепа въобще са съдържали някакво предимство, то е било прехвърлено от vñ Saar на FSBesitzG/FSG.
- (350) Договорът за наем от 2006 г. включва държавна помощ за FSBG, която е съвместима оперативната помощ съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (351) Посредством тарифата на таксите от 2007 г. и маркетинговото споразумение с Air Berlin не е предоставена държавна помощ на авиокомпани. Помощта за започване на дейност в полза на Cirrus Airlines Airlines не е предмет на настоящото решение.

(352) На последно място, Комисията отбелязва, че на 17 юни 2014 г. Германия информира Комисията, че по изключение приема настоящото решение да бъде прието на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Германия е привела в действие за летище Саарбрюкен, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Мерките, която Германия е привела в действие в полза на авиокомпаниите (тарифата от 2007 г. и маркетинговото споразумение с Air Berlin), не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1072 НА КОМИСИЯТА**от 1 октомври 2014 година****относно мерките, приведени в действие от Германия в полза на Prorapier PM2 GmbH — Държавна помощ SA.23827 (2013/C) (ex NN 46/12, ex N 582/07)**

(нотифицирано под номер C(2014) 6837)

(само текстът на немски 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,

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби и като взе предвид представените мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 8 октомври 2007 г., регистрирано в деловодството на Комисията на същия ден, Германия изпрати уведомление в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС за планирана държавна помощ в полза на предприятието Prorapier PM2 GmbH (в.ж. т. 2.2 „Получателят на помощта“) за осъществяване на голям инвестиционен проект в Eisenhüttenstadt (Айзенхютенщат) (регион Brandenburg-Nordost, Германия) в съответствие с Насоките за национална регионална помощ за 2007 — 2013 г. ⁽¹⁾ (наричани по-нататък „Насоките за регионална помощ“). Планираната помощ беше регистрирана под номер N 582/07.
- (2) След получаването на допълнителна информация, многобройни официални жалби ⁽²⁾ и среща с представители на Германия и на получателя на помощта, на 2 април 2008 г. Комисията взе решение ⁽³⁾ да не повдига възражения срещу помощта, за която беше уведомена.
- (3) След приемането на решението на 2 април 2008 г. Комисията получи нови аргументи от жалбоподателите, които оспориха оценката на Комисията и приетото от нея решение да не повдига възражение срещу мярката за помощ. Групата Smurfit Kappa Group plc (наричана по-нататък „Smurfit Kappa“) също предостави информация на 24 юни 2008 г. и поиска Комисията да отмени решението с аргумента, че Prorapier PM2 GmbH & Co. KG е получило друго подпомагане под формата на инфраструктурна помощ. Комисията започна отделно разследване под номер SA.36147 (C 30/10) ⁽⁴⁾ с цел да проучи това твърдение.
- (4) На 5 август 2008 г. Smurfit Kappa внесе пред Общия съд на Европейския съюз иск за отмяна на решението на Комисията от 2 април 2008 г.
- (5) С писмо от 7 ноември 2008 г. Германия уведоми Комисията относно изпълнението на подпомогнатата инвестиция. С писма от 22 декември 2008 г. и 13 януари 2010 г. Германия уведоми Комисията за промени в проекта, за който беше изпратено уведомление.
- (6) С решение от 10 юли 2012 г. по дело Smurfit Kappa Group plc/Kommission T-304/08 Съдът отмени въпросното решение на Комисията от 2 април 2008 г. (наричано по-нататък „отмененото решение“). По тази причина Комисията трябваше да оцени наново мярката за помощ и да приеме ново решение; така тя отново се намира в подобна ситуация като на 2 април 2008 г. ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13.

⁽²⁾ Следните организации изпратиха официални жалби: Федерация на шведската горска промишленост и Федерация на финландската горска промишленост на 20 декември 2007 г. (регистрирана под номер CP 365/07), Koninklijke Vereniging van Nederlandse Papier- en Kartonfabrieken на 3 януари 2008 г. (регистрирана под номер CP 3/08) и Procelpac — Groupement français des fabricants de papiers et cartons d'emballage à base de cellulose на 22 февруари 2008 г. (регистрирана под номер CP 47/08).

⁽³⁾ ОВ С 131, 29.5.2008 г., стр. 6.

⁽⁴⁾ ОВ С 7, 12.1.2011 г., стр. 10.

⁽⁵⁾ Вж. Решение на Комисията от 23 март 2011 г. по дело C 28/05 относно държавна помощ, приведена в действие от Германия в полза на Glunz AG и OSB Deutschland GmbH (ОВ L 228, 3.9.2011 г., стр. 22) и Решение на Комисията от 11 май 2012 г. по дело SA.28855 (N 373/09) (ex C 10/09, ex N 528/08) относно държавна помощ, приведена в действие в полза на ING — Помощ за реструктуриране (ОВ С 260, 29.8.2012 г., стр. 1).

- (7) На 14 август 2012 г. се състоя среща между представители на Комисията и на Германия, на която присъстваха също и представители на получателя на помощта. Германия изпрати своите забележки с писма от 24 август 2012 г. и 5 февруари 2013 г.
- (8) Следва да се отбележи, че за предоставянето на помощта от Германия беше необходимо предварителното одобрение на Комисията. Германия започна да извършва плащания по помощта едва след приемането на решението на Комисията от 2 април 2008 г., което впоследствие беше отменено. Вследствие на отменянето на решението от Съда обаче следва да се приеме, че Комисията никога не е приемала отмененото решение и че планираната от Германия помощ не е била надлежно одобрена. С оглед на това Комисията вписа делото в регистъра на помощите, за които не е постъпило уведомление, под номер SA.23827 (2012/NN-46).
- (9) С писмо от 15 май 2013 г. Комисията уведоми Германия за своето решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС (наричано по-надолу „решението за откриване на процедурата“), по отношение на регионалната държавна помощ, предоставена в полза на Prorapier PM2 GmbH. Решението за откриване на процедурата на Комисията беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽⁶⁾ на 8 август 2013 г. Заинтересованите страни бяха поканени да изпратят своите мнения.
- (10) Германия изпрати своето мнение с писмо от 15 юли 2013 г. (2013/073407).
- (11) С електронно писмо от 20 септември 2013 г. (2013/092832) и с писмо от 20 ноември 2013 г. (2013/113552) Комисията поиска допълнителна информация, която Германия предостави с писма от 16 октомври 2013 г. (2013/102801), 9 декември 2013 г. (2013/123872) и 21 януари 2014 г. (2014/007118).
- (12) В качеството си на заинтересована страна Smurfit Карра представи мнение с писмо от 6 септември 2013 г. (2013/090228) (това мнение беше препратено на Германия с писмо от 13 септември 2013 г. (2013/091012)) и оповести, че евентуално ще изпрати допълнителни становища. С писмо от 3 септември 2013 г. (2013/095929) Комисията прикани Smurfit Карра да представи своите мнения до 30 октомври 2013 г. С електронно писмо от 30 октомври 2013 г. (2013/107610) Smurfit Карра заяви, че не възнамерява да предоставя допълнителни мнения, но помоли за информация относно процедурата. Комисията отговори с писмо от 29 ноември 2013 г. (2013/119741). С писмо от 14 октомври 2013 г. (2013/101451) Германия отговори на мненията на Smurfit Карра.
- (13) С писма от 30 септември 2013 г. (2013/095932, 2013/095939, 2013/095941, 2013/095942) Комисията уведоми предишните жалбоподатели Федерация на шведската горска промишленост и Федерация на финландската горска промишленост, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Papier- en Kartonfabrieken и Procelpac — Groupement français des fabricants de papiers et cartons d'emballage à base de cellulose, които бяха подали жалби в рамките на предварителното разследване преди публикуването на отмененото решение (вж. съображение 2), за откриването на официалната процедура по разследване и ги прикани да представят своите мнения. Никой от горепосочените жалбоподатели не направи това.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ

2.1. ЦЕЛ

- (14) Германия имаше за цел за да насърчи регионалното развитие, като предостави регионална инвестиционна помощ в полза на Prorapier PM2 GmbH & Co. KG за изграждането на нов хартиен завод в Eisenhüttenstadt. Eisenhüttenstadt се намира в регион Brandenburg-Nordost, който е подпомаган регион съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС с максимален размер на регионалната помощ в съответствие с картата на регионалните помощи на Германия за периода 1 януари 2007 г.—31 декември 2013 г. от 30 % от brutния еквивалент на безвъзмездна помощ (БЕБП)⁽⁷⁾.

2.2. ПОЛУЧАТЕЛ НА ПОМОЩТА

- (15) Посоченият в отмененото решение получател на помощта беше Prorapier PM2 GmbH & Co. KG — голямо предприятие, принадлежащо към групата Progroup AG (наричана по-нататък „Progroup“).

⁽⁶⁾ ОВ С 230, 8.8.2013 г., стр. 39.

⁽⁷⁾ Държавна помощ N 459/06 (ОВ С 295, 5.12.2006 г., стр. 6).

- (16) Отношенията между получателя на помощта и групата са, както следва: Propapier PM2 Beteiligungs GmbH притежава дял от [...] (*) % в капитала на Propapier PM2 GmbH & Co. KG в ролята си на лично отговорен съдружник в командитното дружество. Дялове в Propapier PM2 Beteiligungs GmbH притежават Propapier Papiererzeugung GmbH — [...] % и г-н Jürgen Heindl — [...] %. Единствен съдружник в Propapier Papiererzeugung GmbH беше Progrouр, в която Jürgen Heindl държеше [...] % от акциите чрез предприятие JH-Holding GmbH. Останалите [...] % от акциите на Progrouр са разпределени, както следва: двама съдружници притежаваха по [...] % и един друг съдружник притежаваше дял от [...] %. Нито един от тези съдружници не е разполагал със специални права на глас.
- (17) Progrouр произвежда и продава чрез своите дъщерни дружества велпапе и хартия за производство на велпапе. През 2007 г. към момента на уведомяването велпапе се произвежда в заводи в Европа, по-специално от Prowell GmbH & Co. KG и неговите дъщерни дружества Prowell S.A., Франция, Prowell s.r.o., Чешка република, и от края на 2008 г. — Prowell Sp. z.o.o., Полша. Хартия за велпапе се произвеждаше от Propapier Papiererzeugung GmbH. Останалите дружества от групата Progrouр предлагат услуги, свързани с продажбата на велпапе.
- (18) Както беше описано в първоначалното уведомление от 2007 г., проектът включваше изграждането на електроцентрала за осигуряване на новия завод за хартия с електричество. Основната част на инвестиционния проект се състоеше в изграждането на завод за хартия, който ще бъде построен и експлоатиран от самото Propapier PM2 GmbH & Co. KG. Електроцентралата, която ще доставя пара и електричество за производствения процес в завода за хартия, ще бъде изградена и финансирана от предприятието Propower GmbH (наричано по-нататък „Propower“), което също принадлежи на групата Progrouр. Propower принадлежи на същата група и държи останалите [...] % в Propapier PM2 GmbH & Co. KG. По силата на договор за отдаване под аренда между страните, на Propapier PM2 GmbH & Co. KG следва да бъде прехвърлено правото на използване на електроцентралата.
- (19) Германия обясни, че съгласно немското данъчно право активи, които принадлежат към активите на съдружник (в настоящия случай Propower) в дадено дружество (в настоящия случай Propapier PM2 GmbH & Co. KG), за данъчни цели се приписват към активите на персоналното дружество, а не към активите на съдружника, дори когато съдружникът е собственик на актива по силата на гражданското право. Това е последица от данъчната прозрачност на персоналните дружества. Следователно Propapier PM2 GmbH & Co. KG може да кандидатства за помощ за целия инвестиционен проект, включително за изграждането на електроцентралата, която ще бъде експлоатирана от Propower.
- (20) След приемането на отмененото решение Германия уведоми Комисията, че електроцентралата вече не представлява съставна част от подпомаганя инвестиционен проект и че за нейното изграждане не е била поискана, нито одобрена държавна помощ. Планира се Propower да бъде продадено на EnBW Energy Solutions GmbH (ESG), което е дъщерно дружество на EnBW Energie Baden-Württemberg AG.
- (21) Тъй като съгласно немското дружествено право командитното дружество трябва да се състои от поне двама съдружници, от които един съдружник с ограничена отговорност, след оттеглянето на Propower предприятието Propapier PM2 GmbH & Co. KG. беше закрито. Другият съдружник, предприятието Propapier PM2 Beteiligungs GmbH, беше преобразувано от инвестиционно дружество в оперативно дружество с името Propapier PM2 GmbH (наричано по-нататък „Propapier“) и от този момент е получател на мярката за помощ.
- (22) Германия посочи, че Propapier Papiererzeugung GmbH вече извършва дейност под името Propapier PM1 GmbH и държи всички дялове от Propapier PM2 GmbH.

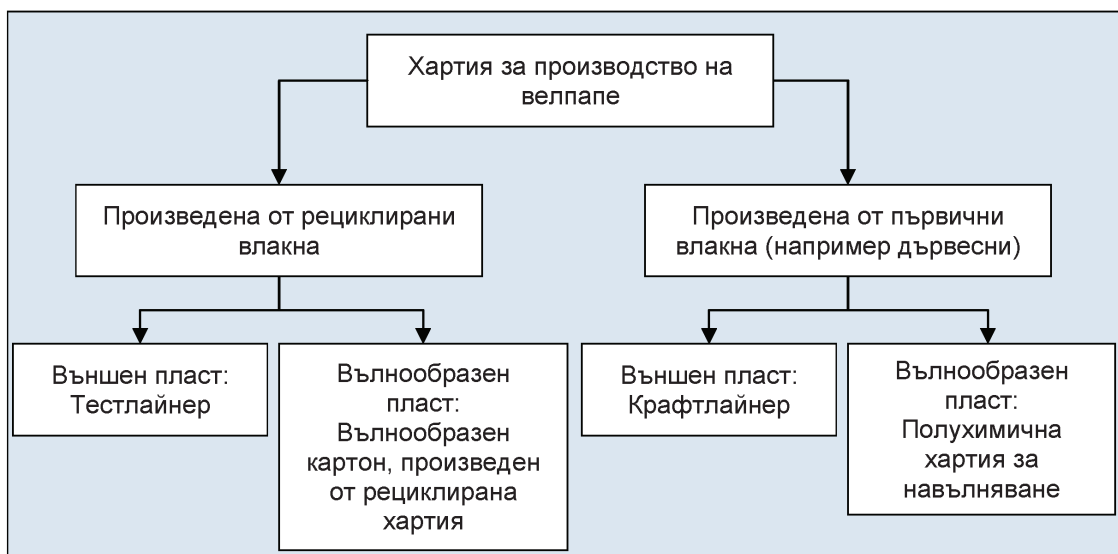
2.3. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ

2.3.1. ПРОДУКТИ И ТЕХНОЛОГИЯ

- (23) Хартията за велпапе се произвежда, за да послужи за производството на велпапе. Тя включва както плосък, така и вълнообразен картон. Плоският картон образува гладкото вътрешно и външно покритие, а вълнообразният картон се използва за нагънатия пласт. Хартията за производство на велпапе е съставена от дървесни или от рециклирани влакна. Плоският картон от дървесни влакна (наричани по-нататък „първични влакна“) се нарича „крафтлайнер“, а плоският картон от рециклирани влакна е известен като „тестлайнер“. Вълнообразният картон от първични влакна се нарича „полухимична хартия за навълняване“, вълнообразният картон от рециклирани влакна се нарича „вълнообразен картон, произведен на основата на рециклирана хартия“. Хартията за производство на велпапе, произведена от рециклирана хартия, включва всички видове хартия за производство на велпапе от рециклирани влакна, т.е. тестлайнер и вълнообразен картон от рециклирана хартия. Изображение 1 показва различните видове хартия за производство на велпапе.

(*) Информация, обхваната от задължението за професионална тайна.

Фигура 1



- (24) Хартията за производство на велпапе е основната суровина за производството на велпапе (при което външните пластове се свързват с вълнообразния картон). Впоследствие велпапето се преработва в кашони, които се използват за опаковане.
- (25) В завода за хартия ще се произвеждат два типа хартия за производство на велпапе: тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирани влакна.
- (26) Съгласно планирането на стопанската дейност към момента на уведомяването голяма част (около 75 %) от хартията за производство на велпапе, произвеждана в подпомагания завод, е щяла да се използва в рамките на групата Progroup за производството на велпапе. Progroup продава велпапето като краен продукт. Предвиждало се е хартията за производство на велпапе, която остане неизползвана в рамките на групата, да бъде продадена на трети страни. Progroup не е участвало в производството на кашони от велпапе за крайните клиенти.
- (27) Според планираното бъдещият завод за хартия е трябвало да включва подготовката на старата хартия, машина за производството на хартия за велпапе, производствена сграда, магазин за резервни части, сграда за цеховете и склад за хартиени рула.
- (28) В електроцентралата е трябвало да се произвежда парата, необходима за производството. С цел ефективното използване на топлинната енергия електроцентралата е трябвало да произвежда достатъчно електричество, за да може да покрива [< 60] % от нуждите от електричество на Proparier.

2.3.2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЕКТА

- (29) Инвестиционният проект започна през декември 2007 г. и трябваше да приключи до средата на 2010 г. Планирано е общият годишен капацитет за производство на хартия за велпапе от 615 000 тона да бъде постигнат постепенно до 2015 г.

2.4. ДОПУСТИМИ РАЗХОДИ

- (30) Допустимите инвестиционни разходи се изчисляват на основата на разходите за първоначалната инвестиция. В първоначалното уведомление допустимите разходи, изчислени в съответствие с Насоките за регионална помощ, възлизаха на 643 862 500 EUR (номинална стойност), съответно на 586 722 900 EUR (сантирирана стойност)⁽⁸⁾ за сгради, съоръжения и оборудване, както и за други разходи.
- (31) В категорията „други разходи“ попадаха между другото разходи за вътрешно оборудване, информационни технологии и софтуерни лицензи. Германия потвърди, че софтуерните лицензи на стойност [...] EUR ще се използват единствено в производствения обект, на който ще бъде предоставена помощта, и че те ще се третират като амортизируеми активи, ще могат да бъдат придобивани от трети лица и ще бъдат запазени в рамките на производствения обект в продължение на пет години.

⁽⁸⁾ За целите на настоящото решение допустимите разходи и размерът на помощта се сконтират с референтния лихвен процент към момента на уведомяването, т.е. в този случай 5,42 % (вж. точка 41 от Насоките за регионална помощ) към годината на първоначалното уведомление.

- (32) След приемането на отмененото решение Германия уведоми Комисията, че след изваждането на електроцентрала от подпомагания проект допустимите разходи са намалели съответно. Общите допустими разходи на изменения проект възлизат на 385 944 683 EUR (номинална стойност), съответно на 352 974 825 EUR (сантирана стойност).

2.5. ФИНАНСИРАНЕ НА ПРОЕКТА

- (33) Съгласно първоначалното уведомление на Германия приблизително 73 % от общите разходи на проекта ще бъдат финансирани с банкови заеми, които не съдържат държавна помощ (по-специално тези заеми няма да бъдат покрити с държавни гаранции). 14 % от общите разходи ще бъдат покрити чрез собствени средства, а оставащата сума ще бъде финансирана чрез мярката за помощ.
- (34) Германия потвърди, че и след отпадането на инвестицията в електроцентрала е изпълнено условието собственият принос на получателя на помощта, който не включва държавна помощ, да възлиза на повече от 25 % от общите допустими разходи.

2.6. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

- (35) В първоначалното уведомление за помощта беше посочено следното правно основание:
- а) Закон за инвестиционните премии за 2007 г. (Investitionszulagengesetz 2007) от 15 юли 2006 г., във версията му, публикувана на 23 февруари 2007 г. (BGBl. 2007 I, стр. 282) (освободена схема за помощ XR 6/2007⁽⁹⁾);
- б) Закон относно целта от обществен интерес „Подобряване на регионалната стопанска структура“ (Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA), 12.5.1969 г. (Федерален официален вестник (BGBl). I, стр. 1861), последно изменен с член 102 от Регламента от 25.11.2003 г. (BGBl. I, стр. 2304), във връзка с 36-ия рамков план по целта от обществен интерес „Подобряване на регионалната стопанска структура“ за периода 2007 — 2010 г. (36. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) für den Zeitraum 2007 bis 2010 (BT-Drs. 16/5215, 27.4.2007 г.) (освободена схема за помощ XR 31/2007⁽¹⁰⁾);
- в) Регламент на Министерството на икономиката относно насърчване на стопанската дейност в рамките на задачата от общ интерес „Подобряване на регионалната икономическа структура“ (Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – GA — (GA-G)) от 7 декември 2006 г. (Abl. für Brandenburg, № 51, 27.12.2006 г., стр. 798);
- г) Финансов регламент на федералната провинция (Landeshaushaltsordnung (LHO)), 21.4.1999 г. (GVBl. I/99, стр. 106) и съответните административни разпоредби (VV-LHO).
- (36) След приемането на отмененото решение Германия съобщи, че цялата помощ ще бъде предоставена единствено на основата на Закона за инвестиционните премии за 2007 г., т.е. в рамките на освободената в съответствие с регламента за групово освобождаване схема за помощ XR 6/2007.

2.7. МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

- (37) Получателят на помощта подаде заявление за помощта на 15 май 2007 г., т.е. преди започване на работите по проекта през декември 2007 г., след което Германия потвърди, предмет на резултатите от подробното проучване, че са изпълнени условията за допустимост (писмо от Investitionsbank des Landes Brandenburg (инвестиционната банка на Федерална провинция Бранденбург) от 24 май 2007 г.).
- (38) Размерът на помощта, за който Германия изпрати уведомление, възлизаше на общо 82 509 500 EUR (номинална стойност) и съответно на 72 145 700 EUR (сантирана стойност). Германия потвърди, че тази помощ няма да бъде натрупвана с друга помощ за същите допустими разходи.
- (39) По-късно Германия заяви, че помощта в размер на 50 559 153 EUR (номинална стойност) и съответно 44 172 973 EUR (сантирана стойност) е била изплатена в полза на Rrorarieg за осъществяването на инвестиционния проект с намален мащаб. В допълнение Германия посочи, че интензитетът на помощта на изплатената помощ надхвърля интензитета на помощта от 12,30 % от ББП, определен в отмененото решение, и че скантираният размер, изчислен на основата на намалените допустими разходи, възлиза на 43 415 903 EUR.

⁽⁹⁾ ОВ С 41, 24.2.2007 г., стр. 9. Схема, изпълнена съгласно Регламент (ЕО) № 1628/2006 на Комисията от 24 октомври 2006 г. за прилагане на членове 87 и 88 от Договора по отношение на националната регионална инвестиционна помощ (Регламента за групово освобождаване за регионалната инвестиционна помощ) (ОВ L 302, 1.11.2006 г., стр. 29).

⁽¹⁰⁾ ОВ С 102, 5.5.2007 г., стр. 11. Схемата за помощ се изпълнява в съответствие с Регламента за групово освобождаване за регионалната инвестиционна помощ (вж. бележка под линия 9).

- (40) В рамките на първоначалното уведомление Германия пое ангажимент да спазва максималния интензитет на помощта от 12,30 % от БВП. Вследствие на това с писмо от 21 януари 2014 г. Германия потвърди, че Prorapier е възстановило сумата от 1 099 539 EUR, която отговаря на размера на прекомерната помощ плюс лихвите.
- (41) Предоставящият орган на инвестиционната премия е финансовата служба на град Франкфурт на Одер (Finanzamt Frankfurt (Oder)).

2.8. ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

- (42) Brandenburg-Nordost беше регион със сериозни икономически и социални проблеми, в който БВП на глава от населението през 2004 г. възлизаше на 76,3 % от средния за ЕС-27 ⁽¹¹⁾, а равнището на безработицата през 2005 г. възлизаше на 19,8 %, което е 220 % от средното за ЕС-27 и 178 % от средното за Германия.
- (43) Германия смяташе за необходимо с цел да насърчи регионалното развитие в този регион да подкрепи и насърчи сектора за производство и преработка на хартия, който обещаваше нов стопански потенциал за Brandenburg-Nordost. Със завода за хартия, с който в региона беше въведена ключова технология, се цели утвърждаването на ново първично производство и разширяването на веригата за създаване на стойност (машини за велпапе, опаковане и т.н.). Освен това инвестицията в един модерен завод за хартия има за цел да покаже, че Eisenhüttenstadt ще диверсифицира своя стопански профил и няма да бъде вече моноструктура с фокус в металната промишленост. Производството на хартията за велпапе от рециклирани влакна е в съответствие с плана на Eisenhüttenstadt за установяване на рециклираща промишленост в града.
- (44) Съгласно първоначалното уведомление в резултат на инвестиционния проект ще бъдат създадени 150 преки работни места (от които 36 в електроцентралата) и около 450 непреки работни места ⁽¹²⁾.

3. ОПАСЕНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (45) В отмененото решение Комисията заключи, че праговете, определени в точка 68, букви а) и б) от Насоките за регионална помощ, не са надхвърлени. Освен това Комисията посочи, че съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ само в случаите, в които е надхвърлен единият от праговете в точка 68, букви а) и б), Комисията може да проучи подробно дали ползите от помощта надхвърлят нарушаването на конкуренцията. Освен това Комисията изрази мнението, че чрез спазването на определените прагове за пазарните дялове и увеличението на капацитета и чрез намаляването на максималните интензитети на помощта в съответствие с точка 67 от Насоките за регионална помощ се гарантира, че евентуалният ефект на нарушаване на конкуренцията вследствие на помощта не надхвърля определено равнище, което се счита за уместно с оглед на целта за регионално развитие. Също така тя посочи, че разпоредбите на Насоките за регионална помощ гарантират, че помощта оказва принос към регионалното развитие. На тази основа Комисията обяви мярката за съвместима с член 87, параграф 3, буква а) от Договора за ЕО.
- (46) В своето решение по дело T-304/08 Съдът изрази мнение, че изпълнението на всички съответни критерии за допустимост в Насоките за регионална помощ не е достатъчно, за да се гарантира, че съответната мярка ще има положителен ефект върху регионалното развитие; освен това според Съда от точка 68 от Насоките за регионална помощ не следва, че когато не са надвишени определените прагове за пазарните дялове и увеличението на капацитета, започването на официалната процедура по разследване е изключено ⁽¹³⁾. По-нататък Съдът поясни, че констатациите в отмененото решение сами по себе си не са били достатъчни, за да може Комисията да разсея всички съмнения по отношение на съвместимостта на мярката за помощ с общия пазар въз основа на дерогацията в член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, тъй като прилагането на тази дерогация предполага, че ползите от мярката ще са повече от вредите от нея, дори те да са много ограничени. Следователно в своето решение Съдът подчертава, че в случаите, в които са налице съмнения относно положителното въздействие на помощта, Комисията е задължена да открие официалната процедура по разследване в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС, включително когато праговете съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ не са надхвърлени.
- (47) В съображения 118 и 127 от решението за откриване на процедурата Комисията изрази становище по отношение на аргументите на жалбоподателя, че капацитетът, създаден благодарение на проекта на Prorapier на съответните пазари,

⁽¹¹⁾ Измерен в стандарти на покупателната способност.

⁽¹²⁾ След приемането на отмененото решение Германия уведоми, че благодарение на проекта в региона са били създадени общо 675 работни места (от които 36 в електроцентралата). В самото Prorapier са заети 123 работници и 23 служители. Освен това Prorapier е създадо 11 места за професионално обучение.

⁽¹³⁾ Вж. параграф 88 от Решение на Съда от 10 юли 2012 г. по дело Smurfit Kappa Group plc/Европейска комисия (T-304/08, Сборник).

посочени за целите на оценката съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ, надхвърля 5 % и че помощта в полза на Prorapier нарушава в съществена степен конкуренцията в сектора, който вече страда от структурен свръхкапацитет. Съгласно жалбоподателя реакция на сектора се е изразила в намаляване на капацитета, но въпреки това новият капацитет, който ще бъде създаден от Prorapier, ще изостри проблемите в сектора. Новосъздаденият капацитет ще замени капацитета на заводите, които са били закрити, с цел да позволи възстановяването на балансирана конкуренция на пазара за хартия за производство на велпапе.

- (48) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения дали секторът действително е изправен пред проблеми, свързани със структурен свръхкапацитет, и дали помощта, предоставена на Prorapier, ще допринесе за това тези проблеми да продължат да съществуват или за тяхното изостряне. Освен това Комисията остави без отговор въпроса дали разглежданият ефект, свързан с повишаването на капацитета, наистина надвишава 5 % от видимото потребление на съответния пазар и в това отношение прикани заинтересовани трети страни да предоставят техните становища. Комисията посочи, че въз основа на информацията, с която е разполагала преди приемането на отмененото решение, тя не е могла да установи категорично дали положителното въздействие на помощта надвишава нейното отрицателно въздействие (нарушението на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки) и дали прагът в точка 68 от Насоките за регионална помощ не е бил надхвърлен.
- (49) Поради тази причина Комисията прикани държавите членки и заинтересованите страни да изпратят своето становище относно правилното прилагане на проверката съгласно точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ. По-специално Комисията прикани да ѝ бъде изпратена информация, която ще ѝ позволи да установи дали съответният пазар е бил изправен пред структурен свръхкапацитет, през периода 2001 — 2006 г., дали помощта, за която е изпратено уведомление, е щяла да спомогне за запазването или изострянето на тази ситуация и дали положителните последици от помощта за Prorapier биха могли да компенсират отрицателните въздействия от нея, свързани с нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки.

4. СТАНОВИЩЕ НА ЖАЛБОПОДАТЕЛЯ SMURFIT KARPA

4.1. ПРЕДВАРИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

- (50) Smurfit Карпа подчертава, че не то, а на първо място Германия трябва да приведе доказателства, че проектът на Prorapier няма да доведе до недопустимо нарушаване на конкуренцията.
- (51) Smurfit Карпа категорично твърди, че съгласно решението на Съда по дело T-304/08 Комисията има задължение да провери дали очакваните ползи от помощта са по-големи от нарушаването на конкуренцията и търговията между държавите членки, и отбелязва, че праговете съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ губят своето значение след откриването на официалната процедура по разследване.

4.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПАЗАРА

- (52) Smurfit Карпа изразява становище по отношение на предварителните определения на съответния продуктов пазар съгласно решението за откриване на процедурата на Комисията (които съответстват на определенията в отмененото решение) и се позова на своя иск пред Съда от 5 август 2008 г. за отмяна на първоначалното решение за отпускане на помощ N 582/07 (наричан по-нататък „искът“), в който Smurfit Карпа твърди, че тези определения са неправилни.
- (53) Според Smurfit Карпа не съществува пазар на тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирана хартия и със своята PM2 машина за хартия Prorapier никога не е имало намерение да произвежда тестлайнер с тегло до 150 g/m², а хартия за навълняване и тестлайнер III с тегло от 70/110 g/m², както и вълнообразен картон с тегло 70/130 g/m² (информация от съобщения за медиите), което предполага, че трябва да се разглежда по-тясно определение за пазара. С оглед на това Smurfit Карпа приканва Комисията да определи с по-голяма точност съответните продуктов пазари.

4.3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА УВЕЛИЧЕНИЕТО НА КАПАЦИТЕТА

- (54) Smurfit Карпа се позовава на информация от интервюта и съобщения за медиите, според които в новия завод за хартия ще могат да се произвеждат 650 000 или дори до 750 000 тона хартия за производство на велпапе годишно, което далеч надвишава капацитета, за който е уведомила Германия. Smurfit Карпа стига до извода, че Комисията не трябва да се основава на данните, предоставени от Германия, а трябва да направи свои собствени проучвания.

- (55) Smurfit Карра основава голяма част от своите аргументи върху проучването на London Economics („Economic analysis of State aid given to Progroup AG“⁽¹⁴⁾) от 2007 г., изготвено по поръчка на Smurfit Карра, според което чрез разширяването на производството от нетен потребител на хартия за производство на велпапе Progroup ще се превърне в нетен продавач с около 250 000 тона годишно. При общ капацитет на новия РМ2-завод от 650 000 тона годишно (съгласно прогнозите на Smurfit Карра) това ще доведе до намаляване на нуждите на предприятието от закупуване на хартия за производство на велпапе с 400 000 тона годишно. Отгук Smurfit Карра заключава, че всички 650 000 тона годишно трябва да бъдат отчетени в данните за свободния пазар (т.е. пазара за продажба на трети лица, т.е. без вътрешни за групата доставки).
- (56) Smurfit Карра изтъква, че трябва да се вземе предвид „ефектът на изместване“ (съгласно определението в проучването на London Economics): според Smurfit Карра хартията за производство на велпапе, използвана в рамките на групата, в крайна сметка ще бъде продавана за сметка на продажбите на други производители на свободния пазар, т.е. Progroup вече няма да си набавя тази хартия за производство на велпапе на свободния пазар. Следователно действителното нарастване на капацитета се изчислява въз основа на новите продажби на Proparier на свободния пазар плюс „освободените“ продажби на други производители на свободния пазар. Според Smurfit Карра по този начин се получава действителния нов общ производствен капацитет.
- (57) Smurfit Карра предостави таблица в Excel-формат от 30 юни 2008 г. (приложение А.10 от иска) и използва някои данни от доклада, изготвен от Henry Poole Consulting⁽¹⁵⁾ през 2007 г. Тази таблица показва, че през 2008 г. Progroup се е нуждаело от 240 000 тона/годишно на пазара за хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия, и за Proparier за 2010 г. (т.е. след инвестиционния проект) се предвижда производствен обем на хартия за велпапе от рециклирана хартия и продавана на пазара, от 285 000 тона годишно. Smurfit Карра е на мнение, че сумата на тези две стойности (525 000 тона/годишно, получени като се съберат 285 000 тона/годишно, които не се използват в рамките на групата, плюс 240 000 тона/годишно, които Progroup вече не трябва да закупува на свободния пазар) показва общия ефект на подпомаганя инвестиционен проект на свободния пазар на хартия за производство на велпапе и затова тя трябва да бъде използвана за изчисляването на увеличението на капацитета по смисъла на точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ.
- (58) Освен това Smurfit Карра отхвърля предоставената от Proparier стойност 50 000 тона/годишно за увеличението на капацитета по отношение на хартията за производство на велпапе на свободния пазар. Smurfit Карра посочва, че в новопостроения от Progroup завод за велпапе в Stryków (Полша) ще бъдат използвани само приблизително 100 000 тона рециклирана хартия годишно. Дори когато се извади това допълнително търсене в размер на 650 000 тона/годишно, остава общ капацитет от 550 000 тона/годишно.
- (59) С оглед на това Smurfit Карра заключава, че увеличението на капацитета, свързано с подпомаганя инвестиционен проект на Proparier, надхвърля прага, посочен в точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ от 5 % (в сравнение със стойностите от 2006 г. на свободния пазар на хартия за производство на велпапе).

4.4. СВРЪХКАПАЦИТЕТ

- (60) Smurfit Карра твърди, че пазарът на хартия за производство на велпапе през съответния период 2001 — 2006 г. е бил изправен пред структурен свръхкапацитет. Според Smurfit Карра пазарът се е характеризирал и с липсата на адекватен ръст на търсенето, като в същото време новият капацитет е бил постигнат главно чрез държавна помощ, което е изострило още повече проблемът със свръхкапацитета. В резултат на това други производители на хартия е трябвало да закрийт производствени мощности, за да останат конкурентоспособни (Smurfit Карра е извело от експлоатация 14 машини за хартия в периода от 2001 г. до 2008 г.). Smurfit Карра се позовава на проучването на London Economics, което показва, че новият капацитет (по-специално подпомогнатият чрез държавна помощ) оказва съществено отрицателно въздействие върху конкуренцията. В проучването се обръща внимание на съществуването на сериозни трудности на европейския пазар на хартия за производство на велпапе за периода 2002 — 2006 г. и на съществени проблеми, свързани със свръхкапацитета в сектора. Цифрите се основават на данни на Groupement Ondulé и Smurfit Карра и сочат използване на капацитета от под 90 % за периода от 2003 г. до 2005 г. Стойностите за 2006 и 2007 г. са за използване над 90 %. При все това за тези години в проучването се съдържат и алтернативни данни, които на свой ред сочат използване на капацитета от под 90 %, „ако не се е състояло закриване на мощности.“

⁽¹⁴⁾ Economic analysis of State aid given to Progroup AG, London Economics, 9 ноември 2007 г.

⁽¹⁵⁾ Henry Poole Consulting: Strategic Planning Aid for Corrugated Europe (03/07).

4.5. ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И ОЦЕНКА НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ И ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ

- (61) Що се отнася до оценката на положителните и отрицателните ефекти на помощта от гледна точка на нарушаването на конкуренцията на пазара, характеризиращ се със структурен свръхкапацитет, Smurfit Карра посочва, че когато една машина за производство на хартия е произведена другаде и впоследствие е транспортирана и инсталирана в съответния регион, това само по себе си не оказва принос за технологичното развитие на този регион. Smurfit Карра добавя, че проектът без електроцентралата и пречиствателната станция за отпадъчни води, които са част от проекта на Prorapier, няма да доведе до допълнителни инвестиции за региона и че поради струпването на заводи за хартия не може да се очаква повишаване на ефективността. То твърди, че не може да се очаква разширяване на веригата за създаване на стойност, тъй като, например, в региона няма клиенти за велпапе и следователно няма основание за изграждането на завод за велпапе.
- (62) В допълнение Smurfit Карра посочва, че още през 2007 г. е било ясно, че независимо от броя и качеството на работните места, създадени от инвестицията на Prorapier, броят на загубените работни места другаде би бил по-висок.
- (63) Въз основа на цифрите, посочени в решението за откриване на процедурата, Smurfit Карра изчислява размера на помощта за всяко разкрито пряко работно място в размер на 350 000 EUR. Smurfit Карра повдига въпроса дали тези работни места ще се запазят трайно в региона и дали те могат да се определят като работни места с добро качество. В допълнение Smurfit Карра изразява съмнения по отношение на това дали регионът действително извлича ползи от тези работни места, тъй като част от работниците в Prorapier пътуват за работа от други области. Smurfit Карра изразява съмнения, че фактът, че част от централния производствен екип идва от завода за хартия на Prorapier в Burg (провинция Sachsen-Anhalt), може да се разглежда като предимство, което би оправдало държавна помощ.
- (64) По отношение на 529-те непреки работни места Smurfit Карра се позовава на изказване на един от директорите на Prorapier от 2010 г., съгласно което ще бъдат създадени само 329 непреки работни места и (само) малко над 60 % от работещите са от региона. Smurfit Карра счита, че е необходима по-подробна информация (например дали при изчислението са включени работни места за поддръжката или инфраструктурни проекти и дали непреките работни места са неограничени във времето) с цел да се оцени цялостно въздействието върху региона, и призовава Комисията да проучи отблизо този въпрос.

4.6. ИНФРАСТРУКТУРНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА ПРЕДПРИЯТИЕ PRORAPIER

- (65) Smurfit Карра изказва становище относно независимото решение на Комисията да открие официална процедура по разследване относно инфраструктурната помощ в полза на предприятие Prorapier (дело за държавна помощ SA.36147). Smurfit Карра е на мнение, че подпомагането на инсталацията за пречистване на отпадъчни води представлява инвестиционна помощ, която не може да се разглежда отделно от помощта, разглеждана в решението за започване на процедурата по дело SA.23827 и приканва Комисията да проучи и двете мерки в рамките на една и съща процедура или да обясни причините поради които те не могат да бъдат разгледани като съставни части на един и същ проект.

5. СТАНОВИЩЕ НА ГЕРМАНИЯ

5.1. ПРЕДВАРИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

- (66) Германия е на мнение, че след отмяната на Решение N 582/2007 Комисията не е трябвало да започва официална процедура по разследване в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС; вместо това тя е трябвало в рамките на предварителното разследване да вземе решение по смисъла на член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999⁽¹⁶⁾. Германия подчертава, че в решението на съда по делото T-304/08 не се предвижда започването на официална процедура по разследване от Комисията. Освен това Германия изразява неразбиране защо при липсата на нови информация Комисията изразява съмнения, че преди 2008 г. е бил налице свръхкапацитет на пазара на хартия за производство на велпапе, при положение че в отмененото решение тя е заключила, че на пазара няма свръхкапацитет и че прагът в точка 68, буква б) от НРП от 5 % не е надскочен. Според Германия Комисията е защитавала тази позиция и пред Съда.
- (67) Германия посочва, че сам по себе си един жалбоподател не дава основания за „сериозни затруднения“ за Комисията, когато трябва да се да прецени дали дадена помощ е съвместима с вътрешния пазар, и обяснява, че не е допустимо подборът на приложимата процедура да се определя чрез „трети участници на пазара“. Според Германия тези заключения са подкрепени от факта, че след инвестицията бенефициерът няма по-голямо влияние върху

⁽¹⁶⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1) (както е изменен).

конкуренцията отколкото преди това (тъй като не разполага с по-голям пазарен дял). Германия подчертава, че на първо място заводът за хартия е бил предвиден за покриване на допълнителните вътрешни нужди от хартия за производство на велпапе на Progroup.

- (68) Германия добавя, че в случай че реши да предприеме подробно проучване, Комисията трябва да отчете факта, че праговете, определени в точка 68 от Насоките за регионална помощ, не са били превишени, като важен показател за това, че помощта оказва незначително въздействие върху конкуренцията.
- (69) Германия представи няколко проучвания, а именно:
- а) доклад от 2013 г. относно икономически анализ на инвестиционната помощ за Progroup (наричан по-нататък „докладът ЕСА“) ⁽¹⁷⁾, възложен от Progroup в контекста на дело за държавна помощ SA. 23827. Докладът е изготвен въз основа на информация, предоставена от Pöyry Management Consulting Oy (наричано по-нататък „Pöyry“);
 - б) доклад на Roland Berger Strategy Consultants ⁽¹⁸⁾ от 2013 г. (наричан по-долу „докладът на Roland Berger“), възложен от предприятие Progroup. Докладът съдържа последваща съпоставка между избраното местоположение Eisenhüttenstadt и друго алтернативно местоположение ([...]);
 - в) аналитичен доклад на Deutsche Bank Research относно Smurfit Kappa от 2007 г. ⁽¹⁹⁾ (наричан по-нататък „проучването на Deutsche Bank“).
- (70) Германия също така представи копия от писмените становища и приложенията по дело T-304/08.

5.2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ НА ПАЗАРА

5.2.1. СЪОТВЕТНИЯТ ПАЗАР НА ХАРТИЯ ЗА ПРОИЗВОДСТВО НА ВЕЛПАПЕ — СВОБОДНИЯТ ПАЗАР ИЛИ ОБЩИЯТ ПАЗАР

- (71) Германия оспорва твърденията на Smurfit Kappa, че макар машината на PM2 да е оптимизирана за производството на хартия с грамаж между 70 g/m² и 130 g/m², тя по всяко време би могла да бъде пренастроена за производство на хартия с по-малък или по-голям грамаж. От техническа гледна точка машината на PM2 може да произвежда хартия с грамаж до 150 g/m². Освен това Propapier има търговски интерес да произвежда хартия с по-висок грамаж, когато нейната пазарна цена нарасне. Германия добавя, че доводите, изтъкнати от Smurfit Kappa, противоречат на стандартната практика от решения на Комисията (спецификациите на Smurfit Kappa са под най-малката пазарна сегментация, използвана от Комисията за определяне на пазара при подобни дела).
- (72) В своето становище Германия също така посочва, че е задължително да се направи разграничение между общия пазар и свободния пазар. Според нея свободният пазар не е съответният продуктов пазар, а е част от общия пазар на хартия за производство на велпапе. Германия твърди, че няма независими статистически данни за свободния пазар и въздействието на подпомаганата инвестиция върху конкуренцията и търговията би могло да бъде оценено само въз основа на общия пазар.
- (73) Германия също така твърди, че разграничението между хартията за производство на велпапе, използвана във вертикално интегрираните предприятия, и хартията за производство на велпапе, доставяна на свободния пазар, изглежда изкуствено и произволно. Според нея хартията, преработвана във вертикално интегрираните дружества, и хартията, предлагана на свободния пазар, са почти напълно заместими (от същата суровина и със същите характеристики на продукта). Вертикално интегрираните производители присъстват на пазара както в качеството си на доставчици на пазара, така и в качеството си на потребители (което води до пазарни ефекти по отношение на цената и предлагането/търсенето на общия пазар и по веригата за създаване на стойност), и следователно няма независим свободен пазар. Между хартията, използвана в рамките на групата, и предлаганата на свободния пазар хартия е налице следната зависимост: вертикално интегрираните производители доставят хартия за производство на велпапе също така и пряко на заводите за велпапе на конкурентите и изкупуват хартия за производство на велпапе от заводи на други конкуренти с цел оптимизиране на своето собствено производство и логистика. Според Германия количествата, обхванати от такива сделки за оптимизиране, трябва да се зачислят към свободния пазар на хартия за производство на велпапе, ако изобщо трябва да се прави подобно разграничение.

⁽¹⁷⁾ Икономически анализ на инвестиционна помощ в полза на предприятие Progroup, Доклад за Федерална република Германия, 11 юли 2013 г. („Economic analysis of investment aid to Progroup, Report for Federal Republic of Germany“).

⁽¹⁸⁾ „Инвестиционна помощ в полза на Propapier PM2, Документ за дискусия“ („Propapier PM2 Investitionszulage, Diskussionsunterlage“), Roland Berger Strategy Consultants, 15 юли 2013 г.

⁽¹⁹⁾ Deutsche Bank AG Global Markets Research Division, Smurfit Kappa analysis report, 24 април 2007 г.

- (74) Германия твърди освен това, че съществува единен пазар на хартия за производство на велпапе, който обхваща хартия за производство на велпапе от рециклирани и от първични влакна, независимо от съответния им грамаж. Така според нея тестлайнерът и вълнообразният картон от рециклирана хартия, от една страна, и крафтлайнерът и вълнообразният картон от първични влакна, от друга страна, са заместими както за доставчиците, така и за потребителите. Почти всеки завод за хартия е технически в състояние с една и съща машина да произведе хартия за велпапе от рециклирани влакна и от първични влакна. За да може в завода в Eisenhüttenstadt да бъдат използвани първични влакна, би била достатъчна еднократна инвестиция в размер на приблизително [...] млн. EUR, която съответства на не повече от [...] % от общия размер на инвестицията.
- (75) Освен това производителите пренастройват своето производство за по-малки или по-големи грамажи, когато цените за определени грамажи намаляват. В тези случаи веригите на заместимостта водят до адаптация в цените и количествата. По отношение на търсенето, при значителни ценови разлики между хартията за производство на велпапе с по-голям и с по-малък грамаж клиентите (предприятия от сектора на опаковките) могат да заместят хартията с по-тежки грамажи с няколко слоя по-евтина хартия с по-малък грамаж.
- (76) В допълнение по отношение на предлагането плоският картон и вълнообразният картон са напълно заместими: машините могат да произведат и двете и да бъдат пренастроени без проблем.
- (77) Германия обясни, че няколко характеристики сочат, че съответният географски пазар е по-широк от пазара на ЕИП. Така например в ЕИП се внасят — например от Китай — и се изнасят — например в Африка, Близкия изток, Азия и Турция — големи количества хартия за производство на велпапе (585 000 тона през 2005 г.). Според Германия около [...] % от закупената допълнително от Progroup хартия за производство на велпапе през 2007 г. е била внесена от държави извън ЕИП ([...] тона от [...]).
- (78) В заключение Германия отбелязва, че има само един съответен пазар на хартия за производство на велпапе, който обхваща поне територията на ЕИП и продажбите в рамките на групата, плоският картон и вълнообразния картон, всички грамажи и хартия за производство на велпапе от рециклирани и от първични влакна. Според Германия това заключение се потвърждава от високото ниво на съответствие между цените на тестлайнера от всички грамажи и цените на тестлайнера и крафтлайнера (дори като се вземат предвид производствените разходи на използваните суровини)⁽²⁰⁾.

5.2.2. СЪОТВЕТЕН ПАЗАР ЗА ВЕЛПАПЕ

- (79) Германия е съгласна с мнението на Комисията, изразено в нейното решение за откриване на процедурата, че велпапето представлява отделен съответен продуктов пазар (както от страна на предлагането, така и от страната на търсенето).
- (80) В становището си Германия посочва, че съответният географски пазар за велпапе обхваща територията на ЕИП (както се предвижда и в точка 70 от Насоките за регионална помощ). Според нея не съществуват бариери пред търговията, технически различия и национални предпочитания, велпапето се произвежда в съответствие с хармонизирани стандарти и средните цени в ЕИП почти не се различават. Германия заявява, че най-големият завод на Progroup (в Вирг) продава над [...] % от своето производство на разстояние над 400 км., над [...] % — на разстояние над 500 км. и около [...] % — даже на разстояние между 700 и 1100 км. За всички заводи на Progroup взети заедно, през 2007 г. групата е доставила [...] % от своето производство на клиенти, разположени на разстояние над 400 км от заводите на Progroup, като обикновено се пресича поне една държавна граница. Повечето региони на доставка на Progroup се припокриват и включват голяма част от ЕИП. При [...] % до [...] % от доставките на велпапе от заводите на Progroup се пресича поне една граница, така че дори определянето на съответните географски пазари по заводи би довело до трансгранични пазари.
- (81) Средните цени на велпапето в държавите от ЕИП, в които се извършват доставките, се различават с по-малко от 10 %. Тази разлика следва да се разглежда като несъществена, като се има предвид, че в Германия за отделните видове велпапе могат да се наблюдават разлики в цените до 20 % в сравнение със средната стойност.
- (82) Делът на транспортните разходи за велпапе в цялата група Progroup за доставки на разстояние до 600 км. възлиза средно на по-малко от [...] % от общия оборот. Този дял обаче зависи до голяма степен от характеристиките на превозваното велпапе.

⁽²⁰⁾ Докладът ЕСА, стр. 19.

- (83) Германия твърди, че с оглед на припокриването на местните пазари се проявява ефектът на веригите на заместимостта, който влияе на цените и условията за конкуренция в региона, който е значително по-голям отколкото радиуса на продажбите на даден обект: ако даден завод намали своите цени, това води до разширяване на неговия район на продажби, като се навлиза в най-близкия район на продажби на неговите конкуренти, които от своя страна реагират на спада на търсенето за техния продукт и на спада в използването на техния капацитет с по-агресивна ценова политика, която ще засегне и региони, които не са били засегнати от първоначалното разширяване на района на доставки. Колкото по-голямо е припокриването между районите на доставка, толкова по-ясно изразен е и ефектът върху цените. Припокриванията на пазара на велпапе са много съществени.
- (84) Поради това Германия твърди, че не е уместно допълнително да се разглежда по-тясно определен пазар (в сравнение с пазара, разглеждан от Комисията в нейното решение за откриване на процедурата), който включва само страните основни доставчици на Prorapier PM2.

5.2.3. ПАЗАРЕН ДЯЛ

- (85) Според определенията на пазара, предложени от Германия, пазарните дялове на Progroup на съответните пазари преди и след инвестицията са значително под 25 %. Германия представя същите данни за дяловете на пазара (за хартия за производство на велпапе и за велпапе) като тези преди решението на Комисията за откриване на процедурата и добавя допълнителни данни за хартията за производство на велпапе при допускане, че съответният географски пазар обхваща територията на ЕИП и съседните държави. Тези допълнителни данни показват пазарните дялове за 2011 г., които са малко под нивото на дяловете в решението за откриване на процедурата на Комисията.

5.3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА УВЕЛИЧЕНИЕТО НА КАПАЦИТЕТА

- (86) Германия оспорва стойностите за капацитета, възприети от Smurfit Карра, според които създаденият годишен капацитет възлиза на 650 000 или дори достига 750 000 тона. Германия заявява, че стойността от 650 000 тона годишно, приета от Smurfit Карра по отношение на капацитета на Prorapier, съответства на технически възможния максимален капацитет и не отразява действителния производствен капацитет на Prorapier PM2, който е по-нисък, тъй като с машината за производство на хартия на Prorapier PM2 ще се произвежда главно хартия за производство на велпапе с по-малък грамаж (и следователно поради по-голямата сложност на производството ще се произвеждат по-малки количества). Германия посочва, че количеството, произведено от Prorapier PM2, е било [$< 615\,000$] тона.
- (87) Германия добавя, че дори въз основа на 650 000 тона годишно увеличението на капацитета на пазара за хартия за производство на велпапе няма да надвишава 5 %. Освен това Германия обяснява, че при капацитета от 750 000 тона годишно, на който се позовава Smurfit Карра, става въпрос за съответния теоретичен капацитет в рамките на разрешението съгласно германския Закон за опазване на въздуха от емисиите на замърсители.
- (88) Германия е на мнение, че при изчисляването на нарастването на капацитета на свободния пазар не следва да се взема предвид общият капацитет от 615 000 тона годишно, тъй като от този общ капацитет [$> 365\,000$] тона годишно се продават в рамките на групата и само [$< 250\,000$] тона годишно се продават на свободния пазар. Германия посочва, че в своето решение за откриване на процедурата Комисията е изчислила правилно увеличаването на капацитета като част от общия пазар ⁽²¹⁾ и че определянето на нарастването на капацитета в съответствие с обема на свободния пазар не е уместно.
- (89) Германия счита стойностите, на които се позовава Smurfit Карра, за неправилни, по-специално посочената от Smurfit Карра стойност от 285 000 тона годишно на хартия за производство на велпапе, произведена от рециклирана хартия, която Prorapier е произвело през 2010 г. като излишък за продажба на свободния пазар. Германия посочва, че тези данни се основават на информация от неизвестен източник.
- (90) Германия отхвърля метода, предложен от жалбоподателя, за изчисляване на увеличението на капацитета на свободния пазар, при който се отчита „ефект на изместване“. Германия твърди, че увеличението на капацитета на свободния пазар и на общия пазар е едно и също без значение какъв дял Prorapier продава в действителност на свободния пазар и така изчисленото увеличение на капацитета за свободния пазар няма да се промени, дори ако Prorapier не предлага хартия за производство на велпапе на свободния пазар, а използва цялата нова продукция за вътрешни нужди. Германия обяснява, че капацитетът на Prorapier PM2, използван за вътрешни нужди, не повишава предлагането на свободния пазар, а единствено намалява съществуващото търсене. Ето защо Германия продължава да твърди, че при

⁽²¹⁾ Комисията е приложила същия подход и по дела за държавна помощ N 203/08 — LIP — Помощ в полза на завода за хартия Hamburger Spremberg GmbH & Co KG и SA. 32063 (2011/NN) Полша — LIP — Mondi Świecie.

изчисляването на увеличението на капацитета на свободния пазар в числителя следва да се вземат предвид само [$< 250\,000$]-те тона годишно, които подлежат на продажба на свободния пазар, а в знаменател — изместеното търсене в размер на $240\,000$ тона годишно, с цел да се намали общият обем на свободния пазар.

- (91) Германия заявява, че [$< 250\,000$]-те тона на година, които се продават извън групата, представляват реалистична стойност, която Комисията е възприела при приемането на първоначалното решение и на решението за откриване на процедурата. Според нея се очаква новият завод за велпапе на Progrouр в Strykow да употребява около [$100\,000$ - $200\,000$] тона хартия за производство на велпапе годишно. Освен това Progrouр планира изграждането на нови заводи в Източна Европа, които ще използват допълнителна част от капацитета на Prorapier PM 2 за вътрешни нужди.

5.4. РЪСТ НА ПАЗАРА И СВРЪХКАПАЦИТЕТ

- (92) За целите на проучването в съответствие с точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ средният годишен ръст на видимото потребление на съответния продукт през последните пет години трябва да се сравни със средния годишен ръст на БВП в ЕИП.
- (93) Германия оспорва заключението на Комисията в нейното решение за откриване на процедурата, че пазарът на хартия за производство на велпапе в съответния период от 2001 г. до 2006 г. е нараснал по отношение на обема и реалния ръст на БВП в ЕИП (ръст от $2,15\%$ за хартия за производство на велпапе в сравнение с ръст от $1,97\%$ за БВП), докато пазарът е намалял по отношение на стойността (номинален темп на растеж от $0,02\%$ от пазара на хартия за производство на велпапе в сравнение с номинален ръст от $3,98\%$ на БВП в ЕИП).
- (94) Германия заявява, че единствено пазарният ръст по отношение на обема отразява действителното увеличение на търсенето на този пазар. Германия изхожда от факта, че допълнителният капацитет на пазар, на който търсенето нараства по-бързо от БВП, може да бъде абсорбиран бързо и следователно влияе незначително върху конкуренцията.
- (95) В допълнение Германия посочва, че твърдението на Комисията в съображение 106 и следващи от решението за откриване на процедурата, съгласно което БВП нараства по-бързо от общия пазар за хартия за производство на велпапе, води до изкривена картина, тъй като тя сравнява стойността на пазарен растеж и ръста на БВП по отношение на текущи цени, т.е. по цени, от които не е изваден ефектът на инфлацията. Германия е на мнение, че данните за стойността отразяват фактори, които играят роля по отношение на ценообразуването, но които нямат нищо общо с действителните нужди (например увеличението на разходите за суровини би довело до растеж, въпреки че действителното търсене ще остане непроменено). В бележка под линия 62 от Насоките за регионална помощ се казва, че видимото потребление следва да се изчисли въз основа на „производството“, което навежда на мисълта, че изчисленията за оценката съгласно точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ следва да се направят въз основа на произведените количества в резултат на инвестиционния проект.
- (96) Германия се позовава на проучването на Deutsche Bank от 2007 г., в което във връзка с капацитета на планирания завод Prorapier PM2 се обяснява, че новите мощности не означават заплаха, а необходимост, за да се отговори на търсенето⁽²²⁾. Германия е на мнение, че едно толкова ясно изявление на секторните експерти през 2007 г. оборва съмненията по отношение на структурния свръхкапацитет.
- (97) Германия заявява, че причината за извеждането от експлоатация на мощности в сектора за хартия за производство на велпапе, на което се позовава Smurfit Карра, не е бил стремежът към възстановяване на равновесието между предлагането и търсенето на пазара, а най-вече е била свързана със старите и неефикасни машини. Сред причините за това са били: 1) засилващата се тенденция сред клиентите към търсене на по-лека хартия за производство на велпапе, която не може да бъде произведена с по-стари машини, 2) по-ниските икономии от мащаба на старите машини поради по-ниския производствен капацитет, и 3) нарастващата стандартизация на работната широчина на машините за велпапе на $2,5/2,8$ м, която в случай на нестандартни машини води до твърде висок дял на загуба на хартия при доставките на хартия за производство на велпапе с друга широчина⁽²³⁾. В допълнение, въпреки че Smurfit Карра е

⁽²²⁾ Проучване на Deutsche Bank, стр. 21.

⁽²³⁾ Докладът ЕСА, стр. 9.

затворило някои свои заводи, в същото време то е инвестирало в нов капацитет в ЕИП. В този контекст Германия насочва вниманието към проучването на Deutsche Bank, според което консолидирането на Smurfit Kappa (след сливането с Jefferson Smurfit Group през 2005 г.) се разглежда като опит за подобряване на качеството на неговите активи⁽²⁴⁾. Германия добавя, че през 8 от 10-те години преди 2007 г., както и общо за целия период, Smurfit Kappa дори нетно е увеличило, а не е намалило капацитета си в сектора на хартия за производство на велпапе в ЕИП⁽²⁵⁾.

- (98) Проучването на Deutsche Bank показва също така, че трите планирани увеличения на капацитета в Европа (Progrouр, Mondi и SAICA), за които са налице данни за 2007 г., са били необходими, за да се отговори на очакваното търсене в периода 2009 — 2012 г., и използването на капацитета въпреки тези увеличения ще остане високо. Германия отбелязва, че в проучването на Deutsche Bank, както и според данни на Pöyry за периода 2006 — 2008 г. се споменава използване на капацитета от над 90 %. Освен това в проучването ръстът на БВП се посочва като ключов фактор за търсенето в сектора за велпапе и хартия за производство на велпапе и се посочва, че очакваният ръст на БВП от 2,2 % (2007 г.) и 2 % (2008 г.) подкрепя направените в него допускания за кумулативен годишен темп на растеж (Compound Annual Growth Rate — CAGR) на търсенето⁽²⁶⁾ от 2,9 % за периода от 2006 г. до 2009 г. Данните за обема на Pöyry от 2007 г. сочат годишен ръст от 1,5 % в сектора на хартия за производство на велпапе за периода от 2005 г. до 2015 г. в Западна Европа и годишен ръст от 6,2 % за периода 2005 — 2010 г. в Източна Европа, като за периода 2010 — 2015 г. тази стойност намалява на 3,8 %. Според Германия периодите с намаляващи цени, дългите периоди за изграждането на капацитет и промените в търсенето са типични за този сектор, отличаващ се с цикличен характер, и тези явления не следва да се разглеждат като показатели за структурен свръхкапацитет.
- (99) Накрая Германия посочва, че по времето на отмененото решение всички налични доказателства са показвали положително развитие на пазара на хартия за производство на велпапе към момента на вземане на инвестиционното решение и след 2007 г. и не е имало признаци за несъответствие на пазара на хартия за производство на велпапе.

5.5. СТИМУЛИРАЩ ЕФЕКТ

- (100) Германия е на мнение, че не трябва да се прави подробно проучване дали помощта има стимулиращ ефект, тъй като съгласно данните, предоставени от Германия, пазарният дял и праговете за капацитета съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ не са надвишени. Германия посочва, че този стимулиращ ефект към момента на приемането на отмененото решение е бил оценен само въз основа на формални критерии и че всички формални критерии са били изпълнени. По онова време не е било необходимо представянето на пълен бизнес план, с който да се демонстрира, че помощта наистина е била определяща за решението инвестицията да бъде изпълнена в подпомаган регион, и затова по онова време Progrouр не е изготвило такъв подробен план. Германия изтъква обаче, че главният изпълнителен директор и собственик на Progrouр е потвърдил, че помощта, предоставена на Progrouр, е била решаващ фактор при избора на Eisenhüttenstadt като местоположение за инвестиционния проект Prorapier PM2 и че в противен случай [...] би бил определен като място за инвестиции. Поради това Progrouр е възложило на Roland Berger Strategy Consultants да направи сравнение на стопанските фактори на местоположение на инвестицията в [...] с тези в Eisenhüttenstadt.
- (101) Докладът на Roland Berger от 2013 г. показва, че целта на инвестицията е била подобряването на [...] на Progrouр. [...] се счита за по-добро местонахождение поради [...]. Допълнителни предимства на това местонахождение са [...]: по-икономични по отношение на разходите [...], по-икономични по отношение на разходите [...] и по-ниски [...] и [...] ⁽²⁷⁾. Съгласно доклада решението в полза на Eisenhüttenstadt в сравнение с [...] е довело до допълнителни годишни разходи в размер на [...] млн. EUR до [...] млн. EUR. В доклада се твърди, че сконтираните допълнителни разходи са в размер на [...] млн. EUR до [...] млн. EUR. Част от допълнителните разходи са били компенсирани чрез помощта и чрез очакваното [...]. Освен това Eisenhüttenstadt е предложил възможността за бъдещо разширяване (по-ниски цени на земята, гарантирано снабдяване с прясна вода, снабдяване с пара от планираната електроцентрала).
- (102) Германия заявява, че при успех на цялостната стратегия на [...] инвестиционната помощ е била достатъчна да покрие допълнителните разходи, свързани с даден обект в необлагодетелствания регион Brandenburg-Nordost. Според Германия Progrouр е взело своето решение за инвестицията в Eisenhüttenstadt на тази основа и по този начин предоставената инвестиционна помощ е създала необходимия стимул за Progrouр да избере Eisenhüttenstadt като местоположение за Prorapier PM2 вместо [...].

⁽²⁴⁾ Проучване на Deutsche Bank, стр. 12.

⁽²⁵⁾ Докладът ЕСА, стр. 10.

⁽²⁶⁾ CAGR: кумулативен годишен темп на растеж.

⁽²⁷⁾ Разлика в трудовите възнаграждения, свързани с разходите за образование и други разходи, като например за наем и транспорт, въз основа на сравнение между съществуващите обекти на Prowell в [...].

5.6. ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

- (103) Германия обяснява, че инвестиционният проект Prorapier PM2 се вписва в секторната стратегия за подпомагане на сектора за хартия в провинция Бранденбург. Секторът за хартия е един от секторите, определени в коалиционното споразумение за четвъртия мандат 2004 — 2009 г. във Федерална провинция Бранденбург⁽²⁸⁾.
- (104) Според документ, изготвен от Рюгу през 2007 г. по поръчка на Министерството на икономическите въпроси на провинция Бранденбург⁽²⁹⁾, към момента на приемането на отмененото решение като цяло се е очаквало положително развитие в сектора за хартия. Според документа въпреки че не са установени конкретни нови планове за инвестиции в сектора за хартия (освен проекта Prorapier PM2), са налице възможности за разширяване на капацитета, диверсификация или допълване на продуктовата гама на утвърдени предприятия.
- (105) Германия подчертава, че инвестицията е била осъществена в силно необлагодетелстван регион: БВП на глава от населението през 2004 г. е бил 76,3 % от средния за ЕС-27, а през 2005 г. процентът на безработица е бил 19,8 %, което се равнява на 220 % от средния за ЕС-27 и 178 % от съответната средна стойност в Германия. Според Германия Eisenhüttenstadt е част от регионалния център на растеж Frankfurt (Oder)//Eisenhüttenstadt ((RWK) Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt), в който в сравнение с 1998 г. през 2006 г. е имало спад в броя на заетите лица, подлежащи на задължително социално осигуряване, с 15 % (което съответства на 7 573 работници).
- (106) Очакванията на Германия са били за съществен принос на проекта на Prorapier за диверсификацията на икономическата монолитна структура на региона, който е силно зависим от стоманодобивната промишленост (Arcelor), застрашена от опити за рационализиране. Германия изтъква загубата на стотици работни места в стоманодобивната промишленост в Eisenhüttenstadt от 2003 г. насам.
- (107) Освен това Германия посочва потенциалните ползи от инвестиционния проект Prorapier PM2 по отношение на разширяването на веригата за създаване на стойност (например инвестиции в заводи за велпапе и в опаковъчната промишленост).
- (108) Германия е на мнение, че създаването на 150 висококачествени преки работни места (от които 82 % са били разположени в региона през 2012 г.) и на около 450 непреки работни места допринася значително за развитието на силно необлагодетелствания регион Бранденбург. В допълнение Германия обръща внимание на мащабните обучения⁽³⁰⁾ за местни работници и сътрудничеството с техническия университет на Котбус (Technische Universität Cottbus). Обученията допринасят за повишаване на квалификациите на работната сила като цяло в региона, който се характеризира с недостиг на технически квалифициран персонал, и по този начин биха могли да привлекат други инвеститори. Германия добавя, че нуждата от експерти води също така до създаването от регионалните образователни институции на специфични програми за обучение.
- (109) Германия подчертава силно иновационния характер на машината на Prorapier PM2, която е първата по рода си в света за производство на много лека хартия за велпапе, в следствие на което регион Eisenhüttenstadt е спечелил популярност като носител на ноу хау в сектора.
- (110) Германия оспорва твърденията на Smurfit Kappa с обяснението, че Progroup не е намалило числеността на персонала във връзка със създаването на завода за хартия Prorapier PM2. Германия също така твърди, че машината за хартия е била монтирана в Eisenhüttenstadt и само няколко от нейните части са били произведени извън Германия.
- (111) Германия също така подчертава значението на дългата продължителност на инвестицията за постигане на устойчиво развитие в региона. Според Германия ангажиментът на Progroup още от първите усилия по планирането е бил замислен като дългосрочен проект в рамките на вертикалната интеграция и при осъществяването на стратегията за Източна Европа, и следователно инвестицията Prorapier PM2 ще има положително влияние също и в дългосрочен план.
- (112) Германия добавя, че инвестицията Prorapier PM2 допринася и за по-високия стандарт на живот в региона: възнаграденията, заплащани от Prorapier в Бранденбург, редовно са били над средните брутни възнаградения в Бранденбург, които през 2008 г. са възлизали на 22 932 EUR. Според Германия това допринася за нарастването на

⁽²⁸⁾ SPD-Бранденбург и CDU-Бранденбург, Споразумение за сътрудничество в рамките на коалиционно правителство за 4-ия парламентарен мандат на парламента на Федерална провинция Бранденбург (2004 — 2009 г.) (SPD-Landesverband Brandenburg und CDU-Landesverband Brandenburg, Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 4. Wahlperiode des Brandenburger Landtages 2004 bis 2009), Потсдам, октомври 2004 г.

⁽²⁹⁾ Рюгу, „Branchenstrategie Papier Brandenburg (Zusammenfassung) im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg“, ноември 2007 г.

⁽³⁰⁾ Например семинари и стажове в Германия и в чужбина, професионално обучение в областта на хидравличните и пневматичните системи, специално обучение за оператори на машината на Prorapier PM2.

БВП на глава от населението и по този начин за положителното развитие в региона. Освен това Германия посочва, че очакваният оборот на инвестицията на Prorarieг и създаването на работни места водят до по-високи данъчни приходи в региона, чрез които могат да се реализират допълнителни публични инвестиции, които от своя страна също ще допринесат за социално-икономическото развитие на региона.

5.7. ОТРИЦАТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ

- (113) Германия подчертава, че помощта не е довела до свръхкапацитет в сектора. След приемането на отмененото решение Комисията е разрешила редица други мерки за държавна помощ в сектора за хартия⁽³¹⁾, за които тя е трябвало да вземе предвид създадения чрез инвестицията на Prorarieг капацитет, за да оцени увеличението на капацитета на съответния пазар. Германия заявява, че Комисията е нямало да одобри тези мерки, ако секторът се е характеризирал със значителен свръхкапацитет.
- (114) Германия твърди, че новият завод е щял да бъде построен и без държавната помощ, но на друго място. Според Германия тъй като на съответния пазар (ЕИП) наличният капацитет за хартия за производство на велпапе не се променя, помощта няма да има отрицателно въздействие върху конкуренцията. Следователно тази помощ не може да се разглежда като причина за загуба на работни места в обектите на конкурентите, както твърди Smurfit Карра, а по-скоро като причина за създаването на нови работни места в Бранденбург.
- (115) Германия добавя, че европейският пазар на хартия за производство на велпапе се характеризира с един конкурент с господстващо положение (Smurfit Карра), срещу който са изправени многобройни малки доставчици, като Progroup. Според Германия Smurfit Карра е най-големият участник на пазара, провеждащ агресивна търговска политика, която се характеризира с мащабни експанзионни усилия под формата на придобиването на голям брой конкуренти. За разлика от това според Германия Prorarieг е малък участник на пазара, който цели да постигне органичен растеж, а не придобиването на конкуренти. Следователно Германия счита, че поради това, че продуктите на завода Prorarieг PM2 са в пряка конкуренция с продукцията на Smurfit Карра, инвестицията Prorarieг PM2 спомага за намаляването на господстващото положение на този пазарен участник и следователно за засилването на конкуренцията на пазара на хартия за производство на велпапе като цяло.

6. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

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

- (116) Финансовото подпомагане по мярката е било предоставено от Германия под формата на инвестиционна премия и е финансирано от публични ресурси. Следователно може да се счита, че подпомагането се предоставя от държавата членка и чрез ресурси на държавата по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (117) Тъй като помощта е предоставена само на едно дружество — Prorarieг, мярката е селективна.
- (118) Финансовата подкрепа е облекчила Prorarieг от разходи, които то обикновено би понесло, и по този начин му е предоставило икономическо предимство в сравнение с неговите конкуренти.
- (119) Финансовата подкрепа, предоставена от Германия, е отпусната за инвестиция, която има за цел производството на различни видове хартия за велпапе. Тъй като тези продукти са предмет на търговия между държавите членки, помощта може да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията.
- (120) Следователно в настоящата предварителна оценка Комисията стига до заключението, че **мярката представлява държавна помощ** в полза на Prorarieг по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2. ПРАВОМЕРНОСТ НА МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

- (121) Съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС държавите членки трябва да подадат уведомление за всички мерки за помощ преди тяхното изпълнение, освен ако те не са обхванати от групово освобождаване. Въпреки че помощта е била предоставена по схемата за помощ XR 6/2007, която е предмет на групово освобождаване (вж. съображения 35 и 36), тя не попада в обхвата на приложение на съответния регламент за групово освобождаване (в настоящия случай Регламент (ЕО) № 1628/2006⁽³²⁾), тъй като е надвишен приложимият индивидуален праг за уведомление (в този случай 22,5 млн. EUR).

⁽³¹⁾ Дела за държавна помощ N 203/08 LIP — DE — Помощ в полза на завода за хартия DE Papierfabrik Hamburger Spremberg GmbH & co kg de, N 865/2006 — LIP — Помощ за Projektgesellschaft Papierfabrik Adolf jass schwarza gmbh и SA. 32063 (2011/NN) Полша — LIP — Mondi Świecie.

⁽³²⁾ Регламент за групово освобождаване за регионална инвестиционна помощ, вж. бележка под линия 9.

- (122) Като е уведомила за мярката през 2007 г., Германия се е съобразила със задължението за индивидуално уведомление в член 7, буква д) от Регламент (ЕО) № 1628/2006. След отмяната на първоначалното решение на Комисията и с оглед на това, че помощта е била изплатена преди излизането на решението на Съда по иска за отмяна, подаден от Smurfit Карра, помощта трябва да се счита за неправомерна.
- (123) Тъй като планираната помощ надвишава прага за индивидуално уведомяване съгласно член 7, буква д) от Регламент (ЕО) № 1628/2006, Комисията ще оценява мярката въз основа на Насоките за регионална помощ.

6.3. ПРИЛОЖИМА ВРЕМЕВА РАМКА ЗА ЦЕЛИТЕ НА ОЦЕНКАТА И ПРИЛОЖИМА ПРОЦЕДУРА

- (124) Както Комисията обясни в съображения 47 — 50 от решението за откриване на процедурата, по принцип тя трябва да базира своята нова предварителна оценка на мярката за помощ на положението, съществувало към момента на приемане на отмененото решение, за да се съобрази с решението на Съда по дело T-304/08. Тъй като Комисията има за цел да приема ново решение, което е добре обосновано и следователно се различава от първото решение на Комисията, в което според Съда липсва съответната обосновка, тя може да вземе предвид единствено фактите, докладите и другите данни, с които е разполагала преди вземането на първоначалното решение относно съвместимостта на мярката за помощ⁽³³⁾.
- (125) По настоящото дело обхватът на инвестиционния проект беше намален след приемането на отмененото решение на 2 април 2008 г., което доведе и до понижаването на допустимите разходи. Предоставената помощ беше съответно намалена. Дори ако Комисията вземе решение относно мярката за помощ, така, както е изпълнена, и се вземе предвид фактът, че както допустимите разходи, така и помощта, отпусната от Германия в полза на Proparier, са били по-малки от първоначално предвидените, Комисията ще основе своята оценка на информацията към момента на приемане на отмененото решение и приложимите правила на Съюза за държавната помощ по това време. По отношение на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти Комисията по принцип трябва да вземе решение въз основа на прогнози и допускания за пазарните данни преди инвестицията да е напълно завършена. Разрешените интензитети на помощта не се адаптират впоследствие, дори ако след няколко години бъде установено, че пазарът се е развил по различен начин, отколкото към датата на решението, прието от Комисията.
- (126) Процедурата за приемане на ново решение може да бъде възобновена точно към момента на появата на неправомерността⁽³⁴⁾. Във връзка с дисциплината в областта на държавните помощи Съдът е постановил, че ако проучването, извършено от Комисията във връзка с предходно решение, е било непълно и е довело до отмяна на решението, процедурата за замяна на това решение може да бъде възобновена на този етап, като Комисията извърши повторна оценка⁽³⁵⁾.

6.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ОБЩИТЕ РАЗПОРЕДБИ ОТ НАСОКИТЕ ЗА РЕГИОНАЛНА ПОМОЩ

- (127) Към момента на приемането на отмененото решение през 2008 г. се е считало, че регион Brandenburg-Nordost отговаря на условията за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.
- (128) Помощта, за която е изпратено уведомление, ще бъде предоставена за първоначална инвестиция по смисъла на раздел 4.1 от Насоките за регионална помощ и в съответствие с раздел 4.2 от тях допустимите разходи обхващат разходите за сгради и производствени съоръжения/машини (вж. съображение 30). Германия потвърди, че нематериалните активи ще отговарят на условията на точка 56 от Насоките за регионална помощ (вж. съображение 31).
- (129) Собственият принос към допустимите разходи на получателя на помощта, който не съдържа държавна помощ, е над прага от 25 %, изискуем съгласно раздел 4.1 от Насоките за регионална помощ (вж. съображение 34).
- (130) Формалните правила за стимулиращия ефект в точка 38 от Насоките за регионална помощ са били спазени: що се отнася до предвидените първоначално преки безвъзмездни средства, бенефициерът кандидатства за помощта на 15 май 2007 г. и Германия потвърди на 24 май 2007 г., преди началото на проекта (декември 2007 г.), в писмен вид,

⁽³³⁾ Вж. дела за държавна помощ C 28/2005 Glunz AG; C 54/1996 Alitalia (Решение 2001/723/ЕО на Комисията (ОВ L 271, 12.10.2001 г., стр. 28), SA. 23839 (C 44/2007), FagorBrandt (Решение 2013/283/ЕС на Комисията (ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 1) и SA. 28855 (2012/С) Помощ за реструктуриране на ING.

⁽³⁴⁾ Решение на Съда от 3 юли 1986 г. по дело Съвет на Европейските общности/Европейски парламент (34/36, Recueil, стр. 2155, параграф 47); Решение на Съда по дело Кралство Испания/Комисия на Европейските общности от 12 ноември 1998 г. (C-415/96, Recueil, стр. I-6993, параграф 31); Решение на Съда от 3 октомври 2000 г. по дело Industrie des poudres sphériques/Съвет на Европейския съюз, Комисия на Европейските общности, Pechiney électrometallurgie и Chambre syndicale de l'électrometallurgie et de l'électrochimie (C-458/98 P, Recueil, стр. I-8147, параграф 82).

⁽³⁵⁾ Решение на Съда от 12 ноември 1998 г. по дело Кралство Испания/Комисия на Европейските общности (C-415/96, Recueil, стр. I-6993, параграф 34).

че проектът отговаря на условията за допустимост, предвидени в приложимото законодателство, предмет на окончателния резултат от подробното проучване.

- (131) В крайна сметка цялата помощ е предоставена под формата на инвестиционна премия, която се изплаща автоматично при изпълнението на обективните критерии, определени в съответното правно основание (освободена схема за помощ XR 6/2007). За тази инвестиционна премия не са нужни предходно заявление за помощ и писмено потвърждение, че по принцип проектът отговаря на условията за допустимост. В съответствие с бележка под линия 41 от Насоките за регионална помощ в случаите на одобрени данъчни схеми за помощ, при които данъчното облекчение или намаление за съответните разходи се предоставя автоматично, без субективна преценка от страна на органите държавите членки не трябва да потвърждават писмено преди започването на работите по проекта, че по принцип проектът, предмет на окончателния резултат от проведено подробно проучване, отговаря на условията за допустимост, определени в схемата.
- (132) Германия потвърди, че инвестицията трябва да бъде поддържана в подпомагания регион за минимален период от пет години след приключването на проекта (раздел 4.1 от Насоките за регионална помощ).
- (133) Освен това Германия потвърди, че е трябвало да бъдат спазени правилата за натрупване (раздел 4.4 от Насоките за регионална помощ).
- (134) Ето защо Комисията, въз основа на наличната информация преди приемането на отмененото решение, счита, че **мярката за помощ отговаря на съответните критерии за съвместимост, посочени в Насоките за регионална помощ.**

6.5. СЪВМЕСТИМОСТ С РАЗПОРЕДБИТЕ НА НАСОКИТЕ ЗА РЕГИОНАЛНА ПОМОЩ ЗА ПОМОЩ ЗА ГОЛЕМИ ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ

- (135) Тъй като регионалната помощ е била предоставена за голям инвестиционен проект, Комисията трябва също така да оцени спазването на специалните условия за регионална помощ за големи инвестиционни проекти съгласно раздел 4.3 от Насоките за регионална помощ.

6.5.1. ИНТЕНЗИТЕТ НА ПОМОЩТА (ТОЧКА 67 ОТ НАСОКИТЕ ЗА РЕГИОНАЛНА ПОМОЩ)

- (136) Тъй като допустимите сконтирани разходи в уведомлението възлизат на 586 722 900 EUR и за региона на Brandenburg-Nordost се прилага стандартен праг за регионална помощ от 30 % от ББП, допустимият максимален интензитет на помощта в съответствие с точка 67 от Насоките за регионална помощ възлиза на 12,30 %.
- (137) След приемането на отмененото решение Германия уведоми Комисията, че след изключването на електроцентралата от субсидирания проект допустимите разходи са били намалени съответно. Ако предвидените в точка 67 от Насоките за регионална помощ правила относно коригиране бяха приложени за по-ниските допустими разходи, това е щяло да доведе до по-висок интензитет на помощта. Бенефициерът обаче е започнал работите по проекта при сценарий, при който Комисията е била уведомена за интензитет на помощта от 12,30 % от ББП, който тя е одобрила. Следователно може да се заключи, че първоначално одобреният интензитет на помощта е бил достатъчен като стимул за инвестиционното решение и че по-висок интензитет на помощта няма да е свързан с допълнителен стимулиращ ефект ⁽³⁶⁾.
- (138) За намаления инвестиционен проект на Prorapier е била изплатена помощ в размер на 50 559 153 EUR (в номинална стойност), което съответства на 44 172 973 EUR в настояща стойност. Това съответства на интензитет на помощта от 12,51 % от ББП, което е над допустимия максимален интензитет от 12,30 %. Въпреки това Германия потвърди, че Prorapier е възстановило помощта, която е била предоставена в повече, в размер на 1 099 539 EUR заедно с лихвите. Следователно помощта, останала за бенефициера, не надхвърля 43 415 903 EUR, което съответства на интензитет на помощта от 12,30 % от ББП за намалените допустими разходи на инвестиционния проект. На тази основата **може да се заключи, че размерът на предоставената помощ е в съответствие с точка 67 от Насоките за регионална помощ.**
- (139) В решението за откриване на процедурата по дело SA.36147 (С 30/2010) ⁽³⁷⁾ Комисията изрази съмнения, че инвестицията в завода за хартия на Prorapier и няколко други инфраструктурни мерки на публичните органи в индустриалната зона, в която се е намирал планираният завод за хартия, заедно биха могли да представляват единен

⁽³⁶⁾ Вж. Решение 2006/262/ЕО на Комисията от 21 септември 2005 г. относно държавна помощ С 5/2004 (ex N 609/2003), която Германия възнамерява да приведе в действие в полза на Kronoply (ОВ L 94, 1.4.2006 г., стр. 50).

⁽³⁷⁾ Вж. бележка под линия 4.

инвестиционен проект по смисъла на точка 60 от Насоките за регионална помощ. Ето защо Комисията посочи в своето решение за откриване на процедурата по делото за регионална инвестиционна помощ SA.23827 (2013/C) — Deutschland — LIP — Prorapier PM 2 GmbH, че ако след официалната процедура по разследване по дело SA. 36147 (C 30/2010) — Германия — Предполагаема инфраструктурна помощ в полза на предприятие Prorapier PM2, Комисията заключи, че други подпомагани инвестиции заедно с инвестицията в завода за хартия на Prorapier представляват единен инвестиционен проект или че Prorapier е получило друга държавна помощ под формата на инфраструктурни мерки, трябва да се направи оценка на целия пакет за подпомагане по отношение на неговата съвместимост с точка 67 от Насоките за регионална помощ.

- (140) Когато Комисията приема своето окончателно решение по дело SA.36147 (C 30/2010) ⁽³⁸⁾, в рамките на оценката относно съвместимостта на инвестиционните мерки за помощ тя ще вземе предвид отпуснатата в полза на Prorapier регионална помощ.

6.5.2. ПРИЛАГАНЕ НА ОЦЕНКИТЕ В ТОЧКА 68, БУКВИ А) И Б) ОТ НАСОКИТЕ ЗА РЕГИОНАЛНА ПОМОЩ

- (141) Тъй като общият размер на помощта от всички източници превишава приложимия индивидуален праг за уведомяване, Комисията трябва да извърши проверките, посочени в точка 68, букви а) и б) от Насоките за регионална помощ.

- (142) Помощи за големи инвестиционни проекти, които попадат в обхвата на точка 68 от Насоките за регионална помощ и при които

— получателят на помощта преди или след инвестицията осъществява над 25 % от продажбите на съответния продукт, или

— създаденият с инвестиционния проект производствен капацитет е над 5 % от пазара на съответния продукт, измерен въз основа на данни за видимото потребление, освен ако средният годишен ръст на видимото потребление през последните пет години е по-голям от средния годишен ръст на БВП в Европейското икономическо пространство,

могат да бъдат одобрени само след като след откриването на официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, е проучено обстойно дали помощта е необходима, за да се осигури стимулиращ ефект за инвестицията, и дали положителният ефект от мярката за помощ надвишава нарушението на конкуренцията.

- (143) За да се направят съответните проверки съгласно точка 68, букви а) и б) от Насоките за регионална помощ, Комисията първо трябва да определи съответния продуктов пазар и съответния географски пазар.

6.5.2.1. Съответни продукти

- (144) Въпреки че Proggroup вероятно е предвидило машината на Prorapier PM2 за производството на тестлайнер с тегло 70/110 g/m² и велпапе с тегло 70/130 g/m² (както твърди Smurfit Карра), Комисията счита, че определянето на пазара трябва да се основе на действителния потенциален производствен капацитет на машината. Следователно Комисията потвърждава, че инвестиционният проект, цитиран от Германия и описан в съображение 25, засяга пряко два вида хартия за производство на велпапе: **тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирани влакна.**

- (145) Тъй като около 75 % от произвежданата в подпомаганото предприятие хартия за производство на велпапе ще бъде използвана в рамките на предприятието Proggroup за производството на продукта надолу по веригата, Комисията счита, че продуктът надолу по веригата, а именно **велпапе**, също е съответен продукт от инвестиционния проект съгласно точка 69 от Насоките за регионална помощ.

6.5.2.2. Съответен продуктов пазар

- (146) В точка 69 от Насоките за регионална помощ се посочва, че съответният продуктов пазар включва съответния продукт и неговите заместители, считани за такива от потребителите (от гледна точка на характеристиките, цената и предвидената употреба на продукта) или от производителя (поради гъвкавостта на производствените инсталации).

⁽³⁸⁾ Вж. съображение 3.

Съответен продуктов пазар за хартия за производство на велпапе

- (147) Германия изтъква, че два вида хартия за производство на велпапе, които ще бъдат произвеждани в подпомаганя завод, принадлежат към същия общ пазар на хартия за производство на велпапе, който в допълнение към двата типа — тестлайнер с тегло до 150 g/m^2 и вълнообразен картон от рециклирани влакна, обхваща също така крафтлайнер и вълнообразен картон от първични влакна, независимо от тяхното тегло. Германия подкрепи това становище, като се позова на заместимостта на тези продукти.
- (148) Също така Комисията счита, че вълнообразният картон от рециклирани влакна и вълнообразният картон от първични влакна са заместители от гледна точка на доставчиците. На същата производствена линия за вълнообразен картон от рециклирани влакна може да се произвежда и вълнообразен картон от първични влакна. Единствено при подготовката на суровината се налага пренастройване на инсталацията (с еднократна инвестиция, възлизаща на [...] млн. EUR, което е по-малко от [...] % от общите инвестиционни разходи). Освен това на практика вълнообразният картон от първични влакна се произвежда от комбинация от първични и рециклирани влакна, съдържаща до 40 — 50 % рециклирани влакна.
- (149) Вълнообразният картон от първични влакна е с приблизително 15 % по-скъп от вълнообразния картон, произведен изцяло от рециклирани влакна. За потребителите на вълнообразен картон двата продукта по същество имат едни и същи характеристики и една и съща употреба. Потребителите могат да заместят вълнообразния картон от рециклирани влакна с по-високо тегло (например 140 g/m^2), с по-лек вълнообразен картон, произведен от първични влакна (например 127 g/m^2). Разликите в цените губят своето значение, тъй като вместо вълнообразен картон от рециклирани влакна може да се използва и по-лек вълнообразен картон от първични влакна. Поради това Комисията счита, че и от страна на търсенето двата продукта са заместими.
- (150) По отношение на заместимостта от страна на търсенето между тестлайнер от рециклирани влакна и крафтлайнер от първични влакна важи същото: двата продукта имат една и съща употреба и по-високата цена на крафтлайнера се компенсира от факта, че тестлайнерът с по-голямо тегло може да бъде заместен с по-лек крафтлайнер.
- (151) Вълнообразният картон (от рециклирани влакна и от първични влакна), тестлайнерът и крафтлайнерът са напълно заместими от гледна точка на предлагането, тъй като всяка модерна машина за хартия, включително на бенефициера, може да произвежда и двата продукта.
- (152) На последно място, хартията за производство на велпапе с различни тегла (т.е. под и над 150 g/m^2) принадлежи към същия съответен пазар, тъй е заместим за потребителите: потребителят може да замени един-единствен пласт от по-тежката хартия за производство на велпапе с няколко пласта от по-евтина, по-лека хартия за производство на велпапе.
- (153) С оглед на изложеното по-горе може да се заключи, че съответният продуктов пазар за хартия за производство на велпапе съответства на общия пазар за хартия за производство на велпапе. Въпреки това в предишни решения за сливане⁽³⁹⁾ Комисията остави въпроса за съответния продуктов пазар отворен, особено по отношение на подразделението на продуктите на продукти от първични влакна и на продукти от рециклирани влакна. Комисията отбелязва, че Германия е предоставила също така и данни за възможно определяне на съответния продуктов пазар в най-тесен смисъл (пазар на тестлайнер с тегло до 150 g/m^2 и вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия).
- (154) Progroup е вертикално интегриран производител на хартия, който се конкурира на целия пазар на хартия за производство на велпапе, на който всеки интегриран производител може да реши при по-добри условия да закупи определени продукти от Progroup вместо сам да ги произвежда. Подробните анализи, предоставени от Германия, показваха, че дори вертикално интегрираните производители, които произвеждат сами необходимите им за производството на велпапе количества хартия за велпапе (измерени в тонове), купуват хартия за производство на велпапе от конкурентите си или им продават такава, с оглед на конкретни нужди от определени типове хартия за производство на велпапе и определени логистични изисквания. Поради господстващото положение на пазара на вертикално интегрираните производители високите пазарни дялове на свободния пазар (т.е. само за доставки на трети лица) не означават непременно пазарна мощ. С оглед на това Германия заключи, че съответният продуктов пазар представлява общия пазар на хартия за производство на велпапе и следователно обхваща както вътрешните доставки на хартия за производство на велпапе, така и продажбите на трети страни (= общ пазар). Германия обаче също е предоставила данни само за свободния пазар.

⁽³⁹⁾ Наред с другото, дело COMP/M.3935 — Jefferson Smurfit/Kappa (10 ноември 2005 г.); дело COMP/M.2391 — CVC/Cinven/AssiDomän (10 май 2001 г.); дело COMP/M.2243 — Stora Enso/AssiDomän/JV (22 декември 2000 г.); дело COMP/M.2020 — Metsä-Serla/MODO (4 август 2000 г.).

- (155) Комисията не вижда причина да се отклони от практиката си при вземането на решения по дела за държавни помощи⁽⁴⁰⁾ и сливания⁽⁴¹⁾ в хартиения сектор (в който Комисията направи разлика между пазарите за всички типове хартия за производство на велпапе и пазара само за хартия за производство на велпапе, произведена от рециклирана хартия, или остави открит въпроса за разграничението, или направи разграничение между общия/свободния пазар или остави открит въпроса за разграничението, или определи пазара като общия пазар за хартия за производство на велпапе, но взе предвид и двата сценария). С оглед на информацията, с която Комисията разполагаше преди приемането на отмененото решение, и становищата, получени след решението за откриване на процедурата и засягащи положението преди приемането на отмененото решение, Комисията реши да извърши проверките в съответствие с точка 68 от Насоките за регионална помощ на нивото на пазара за **всички видове хартия за производство на велпапе** и за **пазара на тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирана хартия**, както на **общия пазар**, така и на **свободния пазар**.

Съответен продуктов пазар за велпапе

- (156) В подпомагания завод няма да се произвежда велпапе, а то е продукт надолу по веригата, за който се отнася инвестиционният проект.
- (157) Германия изтъкна, че от гледна точка на доставчиците велпапето представлява отделен пазар, тъй като машините за производство на велпапе не могат да бъдат преустроени за производството на други продукти дори със значителни допълнителни разходи.
- (158) От страна на търсенето велпапето е най-близо до опаковките от картон, макар че опаковките от велпапе са по-леки, по-стабилни и по-евтини. Поради това потребителите на велпапе — производителите на опаковъчни материали, не могат да заместят велпапето с други продукти при повечето видове опаковки.
- (159) Тъй като по този въпрос не постъпиха становища, Комисията не се отклони от предходната си практика в посочените по-горе решения за сливане и потвърждава своето виждане, застъпено от нея и в отмененото решение и в решението за откриване на процедурата, а именно че **велпапето** представлява отделен съответен продуктов пазар.

6.5.2.3. Съответен географски пазар

- (160) В точка 70 от Насоките за регионална помощ по отношение на проверките, които трябва да се извършат в съответствие с точка 68, букви а) и б), се казва: „За целите на букви а) и б) продажбите и видимото потребление се определят за подходящо ниво от класификацията Prodcom, обикновено за цялото ЕИП или, ако такава информация липсва или не е релевантна, на базата на друга общоприета пазарна сегментация, за която има леснодостъпни статистически данни.“

Съответният географски пазар за хартия за производство на велпапе

- (161) Германия е на мнение, че съответният географски пазар за хартия за производство на велпапе обхваща поне цялото ЕИП или дори надхвърля неговите граници (като включва съседни региони на ЕИП). Комисията обаче не вижда причина, поради която да се отклони от практиката си при вземане на решения в областта на държавните помощи и сливанията, при които **ЕИП се разглежда като съответния географски пазар за хартия за производство на велпапе**, и затова ще извърши проверката на пазара по смисъла на точка 68 от Насоките за регионална помощ въз основа на общоприетото сегментиране на съответния географски пазар за хартия за производство на велпапе и хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия, за която данни вече са налице — в този случай това е ЕИП.

Съответен географски пазар за велпапе

- (162) Велпапето се произвежда в други производствени обекти на Progroup от произведената в завода в Eisenhüttenstadt хартия за производство на велпапе. Към датата на уведомяването е било планирано Propapier да доставя хартия за производство на велпапе на заводи на Progroup в Германия, Франция и Чешката република, а в бъдеще и на завода в Stugów (Полша) след създаването му през 2008 г. Тогава в тези заводи ще се произвежда продукта надолу по веригата, а именно велпапе.
- (163) Според германските органи съответният географски пазар за велпапе не е по-тесен от ЕИП, но все пак предостави и данни за района, който обхваща основните дестинации за доставка на предприятието Progroup (Чешката република,

⁽⁴⁰⁾ Дела за държавна помощ N 203/08 LIP — DE — Помощ в полза на завода за хартия DE Papierfabrik Hamburger Spremberg GmbH & co kg de, N 865/06 — LIP — Помощ за Projektgesellschaft Papierfabrik Adolf jass schwarza gmbh и SA. 32063 (2011/NN) Полша — LIP — Mondi Świecie.

⁽⁴¹⁾ Вж. бележка под линия 38.

Франция, Германия, Обединеното кралство, Нидерландия и Полша). При отчитане на възможно най-лошия сценарий и на опита, натрупан от предишни решения по дела за сливания (⁴²), от който става ясно, че доставките на велпапе на разстояние до 400 километра от завода за производство са икономически ефективни, Комисията оставя въпроса за определянето на съответния географски пазар за велпапе отворен и ще изчисли пазарните дялове както на **равнище ЕИП**, така и за района, който обхваща само **най-важните страни на доставки на Progroup**.

6.5.2.4. Пазарни дялове

- (164) За да провери дали прагът, определен в точка 68, буква а) от Насоките за регионална помощ, не е превишен, Комисията трябва да анализира пазарния дял на получателя на помощта на равнище група преди и след инвестицията. Инвестиционният проект започна през 2007 г. и беше завършен до средата на 2010 г. При все това се предвиждаше пълният производствен капацитет да бъде достигнат едва през 2015 г. Германия посочи към момента на уведомяването, че независими данни относно видимото потребление на съответните пазари за годината след достигането на пълен производствен капацитет (т.е. 2016 г.) не са били на разположение. По тази причина Комисията реши да анализира пазарните дялове през 2011 г. (годината след приключване на инвестицията), за която вече бяха налице прогнози от независими източници. Това е приемливо приближение, тъй като до тогава вече би трябвало да е на разположение 92 % от капацитета, който трябва да бъде създаден по проекта.
- (165) С цел определяне на пазарния дял на Progroup на ниво група, Комисията сравни обема и стойността на общите доставки (продажби на трети страни и продажби за собствено потребление в рамките на групата) през дадената година с видимото потребление на съответните пазари. Освен това бяха изчислени отделно пазарните дялове за свободния пазар на хартия за производство на велпапе (т.е. като се вземат предвид само продажбите на други производители на Progroup (⁴³)) и общият обем на пазара на доставки за трети страни.
- (166) Данните относно обема и стойността на общото видимо потребление в ЕИП на пазарите на хартия за производство на велпапе, за тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирана хартия, както и за велпапе бяха събрани за целите на уведомяването по искане на получателя на помощта от инженерното и консултантско дружество Рюгу, извършващо дейност в световен мащаб и специализирано в областите енергия, горско стопанство, инфраструктура и околна среда. При набирането на данните Рюгу се упова на своята собствена база данни и на публично достъпни данни (например на специализирани издания и браншови организации).
- (167) Поради липсата на налични данни относно обема на свободния пазар от независими източници, за оценката на пазарния обем Германия използва данните, събрани от Рюгу, за капацитета за 2006 г. и впоследствие за всеки интегриран производител сравни производствения капацитет за хартия за производство на велпапе с неговия производствен капацитет за велпапе. Ако производственият капацитет за велпапе е по-висок от производствения капацитет за хартия за производство на велпапе, това на теория води до съответно търсене на тази суровина на свободния пазар. Към това допълнително търсене на хартия за производство на велпапе се добавя търсенето на хартия за производство на велпапе на неинтегрирани производители на свободния пазар. Това изчисление показва, че обемът на свободния пазар на хартия за производство на велпапе съответства на 37 % от целия пазар на хартия за производство на велпапе. Този процент беше използван и при оценката на обема на свободния пазар през 2011 г. (⁴⁴)
- (168) Поради факта, че за производствения капацитет на хартия за велпапе от рециклирана хартия и от първични влакна липсват данни, този метод не може да се използва за оценката на обема на свободния пазар на тестлайнер и вълнообразен картон от рециклирана хартия. Хартията за производство на велпапе, произведена от рециклирана хартия, съставлява все пак около 70 — 80 % от общия пазар на хартия за производство на велпапе, така че този висок процент вероятно важи и за свободния пазар, което означава, че пазарните дялове на Progroup на свободния пазар на хартия за производство на велпапе от рециклирани влакна са само незначително по-високи отколкото на свободния пазар за всички типове хартия за производство на велпапе.
- (169) Данните относно обема на пазара за велпапе в главния район на доставки на Progroup (Чешката република, Франция, Германия, Обединеното кралство, Нидерландия и Полша) бяха набрани въз основа на статистиката на FEFCO (⁴⁵), която беше предоставена преди приемането на отмененото решение и според която този район включва 58 % от общия пазар в ЕИП.

⁽⁴²⁾ Например дело COMP/M.3935 — Jefferson Smurfit/Kappa; дело COMP/M.2391 — CVC/Cinven/AssiDomän.

⁽⁴³⁾ В този смисъл следва да се отбележи, че Progroup продава на свободния пазар само хартия за велпапе, произведена от рециклирана хартия, а именно тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия.

⁽⁴⁴⁾ Тъй като, както беше описано по-горе, интегрираните производители участват на свободния пазар — не само поради недостатъчния капацитет, но и поради логистични изисквания, при този метод, според тяхното конкретно търсене на различни типове хартия за производство на велпапе, се подценява обемът на свободния пазар, така че се представя възможно най-лош сценарий.

⁽⁴⁵⁾ FEFCO е федерацията на европейските организации на производителите на велпапе.

- (170) Пазарните дялове на Proggroup на съответните пазари в годината преди и в годината след инвестицията, изчислени въз основа на данните, предоставени от Германия (от данните на Röугу и FEFCO), са показани в таблица 1.

Таблица 1

Пазарни дялове на Proggroup на равнището на групата на съответните пазари

Пазарни дялове (%)	2006 г.		2011 г.	
	Обем	Стойност	Обем	Стойност
Хартия за производство на велпапе (общ пазар — ЕИП)	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]
Само хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия (тестлайнер с тегло до 150 g/m ² и вълнообразен картон от рециклирана хартия) (общ пазар — ЕИП)	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]
Хартия за производство на велпапе (Свободен пазар — ЕИП)	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]
Велпапе (ЕИП)	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]
Велпапе (Основни страни доставчици)	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]	[0 — 10]

- (171) При всички разгледани пазарни определения пазарният дял на Proggroup е значително под прага от 25 %, определен в точка 68, буква а) от Насоките за регионална помощ. И при по-нататъшно сегментиране въз основа на грамажа до 130 g/m² прагът от 25 % за съответния пазарен дял не би бил надвишен.
- (172) Следователно Комисията застъпва мнението, че помощта, която е предмет на проучването, **не превишава прага, посочен в точка 68, буква а) от Насоките за регионална помощ.**

6.5.2.5. Увеличение на капацитета и пазарни показатели

- (173) Комисията също така трябва да извърши проверката съгласно точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ. Тя трябва да провери дали създаденият с проекта капацитет, измерен по данни относно видимото потребление на засегнатия продукт, е по-малък от 5 % от размера на пазара, освен ако средният годишен ръст на видимото потребление през последните пет години е по-голям от средния годишен ръст на БВП в ЕИП.
- (174) Първо, въз основа на средния годишен ръст на видимото потребление на въпросния продукт Комисията трябва да установи дали пазарът на хартия за производство на велпапе в ЕИП е с изоставащ растеж⁽⁴⁶⁾.
- (175) Последните налични данни към момента на подаване на уведомлението са били за периода 2001 — 2006 г. Съгласно тези данни средният годишен ръст на видимото потребление на общия пазар на хартия за производство на велпапе в ЕИП през периода 2001 — 2006 г. е възлизал на 2,15 % (по отношение на обема) и съответно 0,02 % (по отношение на стойността). Средният годишен ръст на видимото потребление на тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия, в ЕИП е възлизал през същия период на 3,25 % (по отношение на обема) и 1,22 % (по отношение на стойността).
- (176) Тъй като средният годишен ръст на БВП⁽⁴⁷⁾ в ЕИП за периода 2001 — 2006 г. е бил 1,97 % в постоянни цени (по отношение на обема) и съответно 3,98 % по текущи цени (по отношение на стойността), средният годишен ръст на потреблението на хартия за производство на велпапе и на тестлайнер с тегло до 150 g/m² и на вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия, е бил по-висок по отношение на обема, но по-нисък по отношение на стойността.

⁽⁴⁶⁾ В бележка под линия 62 от Насоките за регионална помощ „видимото потребление на даден продукт“ се определя като „производството плюс вноса минус износа“. Данните относно видимото потребление за целите на уведомяването бяха набрани от Röугу.

⁽⁴⁷⁾ Въз основа на данни от ЕС-27.

Обем и/или стойност

- (177) Комисията не е съгласна с твърдението на Германия, че средният годишен ръст следва да бъде изчислен само въз основа на обема, а не въз основа на стойността (вж. съображения 93 и 94). Въпреки че в настоящия случай единствено въз основа на изчислението на стойността се налага да се определи дали е превишен прагът от 5 %, посочен в точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ, цялостният отказ да се изчисли стойността би бил в противоречие с досегашната практика на Комисията и би намалил ефикасността на проверката за установяване на свръхкапацитет, например когато ръстът на предлагането надхвърля вече високия ръст на търсенето и когато средните променливи разходи са сравнително ниски. Следователно Комисията ще провери дали капацитетът, създаден с проекта, надхвърля 5 % от размера на съответния пазар.

Проверка на капацитета и изчисляване на увеличението на капацитета

- (178) Увеличението на капацитета се изчислява в съответствие с точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ като част от видимото потребление на разглеждания продукт, което по определение включва доставките на трети страни и вътрешните доставки на хартия за производство на велпапе.
- (179) Проверката за капацитета (точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ) има за цел да се предотвратят неблагоприятни последици за конкурентите, свързани със значителното увеличение на капацитета (т.е. увеличение от повече от 5 %), което не е придружено със съответно нарастване на търсенето (т.е. ръстът на търсенето е под ръста на БВП в ЕИП), по-специално поради неговия ефект върху цените. Как се дефинира значителното увеличение на капацитета се определя в съотношение с размера на пазара. При хартията за производство на велпапе размерът на пазара в крайна сметка зависи от обема на пазара на продукта надолу по веригата, независимо от това дали този продукт е произведен в рамките на групата или от трети страни. По тази причина не е целесъобразно създаденият капацитет да се измерва единствено чрез размера на свободния пазар за хартия за производство на велпапе. Освен това, както е показано по-горе, поради взаимозависимостта между общия пазар и свободния пазар, спадът на цените на свободния пазар би оказал влияние върху решението на интегрираните производители да произвеждат или да купуват и би довело до незабавно нарастване на търсенето на свободния пазар. Затова Комисията обикновено проучва нарастването на капацитета по отношение на общия пазар⁽⁴⁸⁾.
- (180) Германия обясни, че в рамките на проекта ще бъде създаден капацитет от общо 615 000 тона хартия за производство на велпапе годишно (тестлайнер и вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия), което представлява стойност от[...] млн. EUR. Видимото потребление на хартия за производство на велпапе в ЕИП според Германия възлиза на 23,363 милиона тона през 2006 г. (на стойност 9 409,76 млн. EUR). Видимото потребление в ЕИП на тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирана хартия през същата година е било 18,281 млн. тона (на стойност: 6 752,698 млн. EUR).
- (181) Според горепосочените данни благодарение на проекта на Propapier в Eisenhüttenstadt се създава капацитет, съответстващ на 2,6 % от общия пазар на хартия за производство на велпапе (стойност: [< 3] %), съответно 3,4 % от комбинирания пазар за тестлайнер с тегло до 150 g/m² и вълнообразен картон от рециклирана хартия (стойност: [< 5] %). От това следва, че създаденият с проекта капацитет е по-малък от 5 % от съответното видимо потребление (на равнище ЕИП).
- (182) Дори ако за най-неблагоприятния сценарий се използват приетите от Smurfit Kappa по-високи стойности за увеличение на капацитета (650 000 тона годишно и съответно 750 000 тона годишно), **прагът от 5 % за общия пазар на хартия за производство на велпапе не би бил надвишен** (вж. таблица 2).

Таблица 2

Увеличение на капацитета на общия пазар на хартия за производство на велпапе (ЕИП)

	Съответен пазар (ЕИП)	Общ пазар на хартия за производство на велпапе	Общ пазар на хартия за велпапе, произведена от рециклирана хартия (тестлайнер с тегло до 150 g/m ² и вълнообразен картон от рециклирана хартия)
Обем през 2006 г. (в 1000 тона)		23 363	18 281

⁽⁴⁸⁾ Използвайки същата обосновка, Комисията достигна до същото заключение по следните дела за държавна помощ за други инвестиции в сектора на хартията през същия период: дела за държавна помощ N 203/08 LIP — DE — Помощ в полза на завода за хартия Hamburger Spremberg GmbH & Co KG и SA. 32063 (2011/NN) Полша — LIP — Mondi Świecie.

Съответен пазар (ЕИП)	Общ пазар на хартия за производство на велпапе	Общ пазар на хартия за велпапе, произведена от рециклирана хартия (тестлайнер с тегло до 150 g/m ² и вълнообразен картон от рециклирана хартия)
Стойност през 2006 г. (в 1000 EUR)	9 409 760	6 752 698
Увеличение на капацитета по отношение на обема (при 615 000 тона годишно)	2,6 %	3,4 %
Увеличение на капацитета по отношение на стойността (при 615 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 5] %
Увеличение на капацитета по отношение на обема (при 650 000 тона годишно)	2,8 %	3,6 %
Увеличение на капацитета по отношение на стойността (в 650 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 5] %
Увеличение на капацитета по отношение на обема (при 750 000 тона годишно)	3,2 %	4,1 %
Увеличение на капацитета по отношение на стойността (при 750 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 5] %

- (183) За да отчете възможно най-лошия сценарий, Комисията изчисли също така увеличението на капацитета като дял от продажбите на хартия за производство на велпапе на свободния пазар. В този случай следва да се вземе предвид само частта от общия капацитет, създаден вследствие на инвестицията, която е предназначена за продукцията, която ще бъде продадена на свободния пазар. Според Германия става въпрос за [< 250 000] тона годишно. Останалата част от капацитета, който ще бъде създаден, т.е. [> 365 000] тона годишно (които Progroup ще трябва да закупи от трети страни при липса на инвестиция и които следователно ефективно представляват търсене на свободния пазар), ще бъде използвана в рамките на групата за допълнителна преработка във велпапе и поради това трябва да бъде приспадната от обема на свободния пазар.
- (184) Тъй като обемът на свободния пазар на хартия за производство на велпапе в ЕИП беше изчислен на 8 644 млн. тона през 2006 г. ⁽⁴⁹⁾, капацитетът, създаден чрез проекта, като дял от обема на свободния пазар на хартия за производство на велпапе възлиза само на [< 3] % по отношение на обема ⁽⁵⁰⁾ (вж. таблица 3).
- (185) Към момента на първоначалното уведомление Германия не беше в състояние да направи оценка само на свободния пазар за хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия (т.е. тестлайнер и вълнообразен картон, произведен от рециклирана хартия). В своето становище относно решението за откриване на процедурата Германия посочва, че размерът на този пазар би могъл да се оцени приблизително въз основа на историческите данни, предоставени от Рюгу, на 6,5 млн. тона през 2006 г. Според Германия това означава, че увеличението на капацитета на свободния пазар на хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия възлиза на [< 3] % (вж. таблица 3).
- (186) Освен това Комисията направи изчисленията по отношение на стойността, при което следва да се отбележи, че като възможно най-лош сценарий се използва капацитетът, който е бил допълнително създаден от проекта Propapier PM2 на свободния пазар, в размер на 285 000 тона годишно (стойност, приета от Smurfit Kappa). Във всички сценарии **прагът от 5 % за свободния пазар на хартия за производство на велпапе няма да бъде надвишен** (вж. таблица 3).

⁽⁴⁹⁾ Въз основа на възможно най-лошия сценарий, представен в съображение 167 от настоящото решение.

⁽⁵⁰⁾ Тази стойност се изчислява по следния начин: [< 250 000] тона годишно/(8 600 000 тона годишно — [> 365 000] тона годишно).

Таблица 3

Увеличение на капацитета на свободния пазар на хартия за производство на велпапе (ЕИП)

Съответен пазар (ЕИП)	Свободен пазар на велпапе	Свободен пазар на хартия за производство на велпапе от рециклирана хартия (тестлайнер с тегло до 150 g/m ² и вълнообразен картон от рециклирана хартия)
Обем през 2006 г. (в 1000 тона)	8 644	6 500
Стойност през 2006 г. (в 1000 EUR)	3 481 611	2 400 990
Увеличение на капацитета по отношение на обема (при 150 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 3] %
Увеличение на капацитета по отношение на стойността (при 150 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 3] %
Увеличение на капацитета по отношение на обема (при 285 000 тона годишно)	[< 5] %	[< 5] %
Увеличение на капацитета по отношение на стойността (при 285 000 тона годишно)	[< 3] %	[< 5] %

- (187) Комисията отхвърля теорията за „ефект на изместване“ на жалбоподателя (вж. съображения 56 и 57), съгласно която „освободеният капацитет“, т.е. капацитетът, който Progroup вече не си набавя на свободния пазар, трябва да се добави към количеството на продукцията на хартия за производство на велпапе, продавана от Progroup на свободния пазар, за да може да бъде изчислен капацитетът, който ще бъде създаден вследствие на инвестицията на Proparier на свободния пазар. Подобен сценарий (при използване на увеличение на капацитета от 525 000 тона годишно) би довел действително до увеличение на капацитета с над 5 %, но, както обясни и Германия, този подход предполага, че увеличението на капацитета на свободния пазар и на общия пазар е едно и също. Увеличението би било едно и също дори ако Proparier не предлага хартия за производство на велпапе на свободния пазар и използва цялата нова продукция в рамките на групата. В този случай пазарът на хартия за производство на велпапе не би следвало да се разглежда за целите на проверката съгласно точка 68 от Насоките за регионална помощ, тъй като на пазара няма да се продава произведена хартия за велпапе, а само продуктът надолу по веригата (велпапе).
- (188) Освен това XLS-файлът, предоставен от Smurfit Kappa, е от юни 2008 г., а в същото време Комисията може да използва само факти, доклади и други данни, с които е могла да разполага преди датата на приемане на отмененото решение, а именно 2 април 2008 г. Въпреки че документът съдържа някои данни от проучване, проведено през 2007 г. (Henry Poole Consulting, вж. бележка под линия 15), изчисленията се основават на предположения и други данни, които не произлизат от това проучване.
- (189) По отношение на продукта надолу по веригата (т.е. велпапе), проектът не води до създаването на производствен капацитет; той е насочен единствено към производството на хартия за велпапе (увеличаване на капацитета за велпапе: 0 %). Това означава, че **прагът от 5 % в съответствие с точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ не е превишен за велпапе.**
- (190) Като цяло, въз основа на посоченото по-горе Комисията счита, че капацитетът, създаден от проекта Proparier PM2, е по-малко от 5 % от засегнатите съответни пазари и следователно **помощта, предмет на проучване, не води до надхвърляне на прага, заложен в точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ, по отношение на съответните продукти.**

Структурен свръхкапацитет

- (191) Както е посочено в съображение 60, Smurfit Карра беше на мнение, че пазарът на хартия за производство на велпапе в периода от 2001 до 2006 г. е бил изправен пред структурен свръхкапацитет и държавната помощ за нови инвестиции в този сектор е влошила допълнително тази ситуация на свръхкапацитет. Комисията ще разгледа тези доводи, макар че резултатите от проверката в съответствие с точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ предполагат, че няма значителна промяна в капацитета за пазара, който се характеризира със структурен свръхкапацитет.
- (192) Smurfit Карра базира своите доводи на проучването на London Economics от 2007 г., според което за периода от 2003 до 2005 г. коефициентът на използване на капацитета е под 90 % и тази стойност е щяла да се запази под 90 % за периода 2006 — 2007 г., дори ако в сектора не са били закрити мощности. За разлика от това Германия твърди, че закриването е засегнало основно стари и неефективни машини⁽⁵¹⁾. Според доклада ЕСА закриванията са се дължали основно на естествени промени в търсенето и на техническите стандарти, както и на стремежа за постигане на икономии от мащаба. Замяната на машини е била необходима поради: 1) промени в производствените технологии, 2) по-нататъшното развитие на процесите за стандартизиране в сектора, и 3) потенциалните по-ниски разходи поради икономии от мащаба на по-големите машини. Поради това Германия отхвърля твърдението на Smurfit Карра, че затварянето е било съзнателен избор на сектора с цел възстановяване на равновесието между предлагането и търсенето на пазара.
- (193) Комисията отбелязва, че действително според независимо проучване от 2007 г. (проучването на Deutsche Bank) затварянето на заводи за хартия за производство на велпапе от Smurfit Карра е имало за цел да подобри качеството на неговите активи. В проучването също така се посочва, че са необходими нови мощности за задоволяване на търсенето през периода от 2009 г. до 2012 г. (с позоваване на нови инвестиции от страна на Mondi, Progroup и SAICA) и въпреки увеличението на капацитета през 2009 г. използването ще се запази на разумно равнище⁽⁵²⁾.
- (194) Поради това Комисията счита, че няма убедителни доказателства за това, че помощта, предоставена на Proparier, ще изостри съществуващия структурен свръхкапацитет на пазара на хартия за производство на велпапе. Данните, предоставени от Smurfit Карра, относно свръхкапацитета, се отнасят преди всичко за периода преди инвестицията, докато прогнозите, които са били налице по времето на отмененото решение (сред които и едно независимо проучване (Deutsche Bank), са за нарастващо търсене от 2007 г. нататък. Във всеки случай Комисията взе предвид относителния спад в търсенето (по стойност) в периода от 2001 г. до 2006 г., като изчисли дела на новосъздадения капацитет на съответния пазар съгласно точка 68, буква б) от Насоките за регионална помощ.

6.5.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ИЗВЪРШВАНЕТО НА ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА В СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС СЪОБЩЕНИЕТО ЗА ЗАДЪЛБОЧЕНА ОЦЕНКА

- (195) В Насоките за регионална помощ се предвижда, че в случаите, в които праговете, установени в точка 68, букви а) и б) от Насоките за регионална помощ, са надвишени, Комисията ще одобрява регионална инвестиционна помощ само след като след започването на процедурата по член 88, параграф 2 от Договора за ЕО е проучила внимателно дали помощта е необходима, за да се осигури стимулиращ ефект за инвестицията, и дали положителният ефект от мярката за помощ надвишава нарушението на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки. Комисията отбелязва, че праговете, определени в точка 68 от Насоките за регионална помощ, не са надхвърлени в настоящия случай, т.е. задълбочената оценка съгласно Съобщението на Комисията относно критериите за задълбочена оценка на регионалната помощ за големи инвестиционни проекти⁽⁵³⁾ (наричано по-долу „Съобщението за задълбочена оценка“) не е необходима. Въпреки това Комисията трябва да докаже, че приносът на помощта за регионалните инвестиции е по-голям от възможното отрицателно въздействие върху търговията и конкуренцията.

6.5.4. БАЛАНСИРАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНОТО И ОТРИЦАТЕЛНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ПОМОЩТА

- (196) Комисията отбелязва, че условията, свързани със стимулиращия ефект, съгласно точка 38 от Насоките за регионална помощ, са изпълнени. В допълнение Комисията отбелязва, че Съдът на ЕС е потвърдил, че като основа за своята оценка

⁽⁵¹⁾ Според доклада ЕСА машините за производство на хартия, извадени от експлоатация в периода 2000 — 2007 г. в Европа, са били със средна възраст 51 години (стр. 55 и допълнение 2).

⁽⁵²⁾ „Равнището на натоварване на мощностите е важна мярка за това доколко здравословни са пазарните условия и показва посоката на развитие на цените на продуктите. Миналата година в Европа равнището на натоварване е било 92 % и се очаква през следващите две години то да нараства (...). Разумният ръст на търсенето в съчетание с ограниченото ново предлагане ще продължи да рационализира пазара.“ (проучване на Deutsche Bank, стр. 19).

⁽⁵³⁾ ОВ С 223, 16.9.2009 г., стр. 3.

на стимулиращия ефект Комисията може да препрати към разглеждане *ratione temporis* ⁽⁵⁴⁾. Поради това Комисията счита, че помощта е имала стимулиращ ефект за инвестицията и е довела до нейния положителен принос за развитието на въпросния подпомаган регион.

- (197) В Насоките за регионална помощ се посочва, че регионалната помощ може да бъде от полза, само когато се прилага икономично и пропорционално и се концентрира в регионите в най-неравностойно положение на Европейския съюз. По-специално допустимите тавани на помощта следва да отразяват относителната тежест на проблемите, засягащи съответния регион. Освен това ползите от помощта за развитието на даден необлагодетелстван регион трябва да са по-големи от нарушенията на конкуренцията, свързани с нейното предоставяне.
- (198) Съгласно ДФЕС Комисията може да допусне нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията, когато те са свързани с насърчаване на регионалното развитие на допустими за подпомагане региони по член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Значението, което се приписва на положителното въздействие от подпомогнатата инвестиция, е по-голямо в регионите в най-неравностойно положение по смисъла на член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС в сравнение с регионите, които попадат в обхвата на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (199) Максималният интензитет на помощта, приложим за проекта, в размер на 12,30 % от ББП, подлежеше на изискванията за коригирани тавани за регионална помощ съгласно точка 67 от Насоките за регионална помощ и не надвишава приложимия таван за регионалната помощ. Поради това може да се счита, че той е подходящ от гледна точка на проблемите в регион Brandenburg, който към съответния момент е отговарял на условията за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.
- (200) След като беше установено, че помощта представлява стимул за изпълнението на инвестицията във въпросния регион и е подходяща, е необходимо да се сравнят положителният и отрицателният ефект от помощта.
- (201) Чрез създаването на 150 преки и 450 непреки работни места и чрез разширяването на индустриалната база в засегнатия регион подпомогнатата инвестиция допринася за регионалното развитие в регион, който отговаря на критериите за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Комисията отбелязва, че размерът на помощта спрямо броя разкрити работни места (около 300 000 EUR за разкриването на едно пряко работно място, но само 75 000 EUR за всяко създадено пряко и непряко работно място) в сравнение с други подобни случаи на регионална помощ за капиталово интензивни инвестиции в сектора на хартия, при които се е прилагал същият стандартен таван на регионална помощ от 30 % ⁽⁵⁵⁾, не е твърде висок.
- (202) Помощта няма да доведе до установяване на господстващо положение за получателя на помощта или до неговото засилване и въздействието на създадения от инвестицията капацитет на съответните продуктови пазари е ограничено. Към датата на решенията за инвестицията и за отпускане на помощта не е могло да се заключи или да се очаква, че към момента на приключване на инвестицията тези пазари ще бъдат изправени пред структурен свръхкапацитет.
- (203) Тъй като помощта отговаря на коригирания таван за интензитета на помощта за големи инвестиционни проекти в съответствие с Насоките за регионална помощ и одобрената карта на регионалната помощ за Германия за периода 2007 — 2013 г., Комисията е на мнение, че помощта не засяга търговията в степен, която не е съвместима с вътрешния пазар. По-специално Комисията отбелязва, че в становищата, постъпили в контекста на официалната процедура по разследване, не е имало индикации, че без помощта инвестиционният проект е шял да бъде изпълнен в друг регион на Европейския съюз, за който се прилага по-висок или същият максимален интензитет на помощта. Също така липсват индикации, че помощта е мотивирала Prorapier да премести своята стопанска дейност в други региони или да закрие работни места в други региони в сравнимо или по-лошо социално-икономическо положение от подпомагания регион, в който Prorapier е изпълнило инвестицията.
- (204) Накрая Комисията отбелязва, че Германия е демонстрирала, че проектът Prorapier PM2 допринася за постигането на целта за сближаване, която е цел от общ интерес, и е изпълнен в рамките на съгласувана стратегия за регионално развитие. Подпомаганата инвестиция допринася значително за подобряването на социално-икономическото положение и за развитието на засегнатия регион, особено с оглед на нейното въздействие върху заетостта, създаването на доходи и разширяването на индустриалната база. С оглед на естеството и размера на проекта Комисията счита, че помощта няма да доведе до неприемливо нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията.
- (205) В светлината на изложеното по-горе Комисията заключава, че положителните ефекти от мярката за помощ са по-

⁽⁵⁴⁾ Решение на Съда от 14 януари 2009 г. по дело Kronoply GmbH & Co. KG/Комисия на Европейските общности (T-162/06, Сборник, стр. II-00001, параграф 80).

⁽⁵⁵⁾ Вж. дела за държавна помощ N 203/08 LP — DE — Помощ в полза на завода за хартия Hamburger Spremberg GmbH & Co KG (помощ от приблизително 183 000 EUR на създадено пряко работно място; 200 преки работни места; не се посочва броят на непреките работни места) и дело N 865/06 LP — DE — Помощ в полза на Projektgesellschaft Papierfabrik Adolf Jass Schwarzka GmbH (помощ в размер на около 367 000 EUR на създадено пряко работно място; 100 преки и 100 непреки работни места).

значителни от нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията констатира, че Германия е предоставила неправомерно помощта в полза на Prorapier PM2 GmbH, с което е нарушила член 108, параграф 3 от ДФЕС. Въпреки това Комисията стига до заключението, че помощта отговаря на критериите от Насоките за регионална помощ, не води до превишаване на праговите стойности, определени в точка 68, букви а) и б) от Насоките за регионална помощ, по отношение на съответните продукти, има стимулиращ ефект и е подходяща за разрешаването на регионалните проблеми. Освен това Комисията счита, че ползите, свързани с помощта, са по-големи от ефекта на нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки. С оглед на горепосоченото Комисията стига до заключението, че помощта е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, приведена в действие от Германия в полза на Prorapier PM2 GmbH в размер на 43 415 903 EUR (сантирана стойност), е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква а) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

За Комисията

Joaqiín ALMUNIA

Заместник-председател

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1073 НА КОМИСИЯТА**от 9 януари 2015 година****относно държавна помощ SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN), приведена в действие от Кипър в полза на Cyprus Airways (Public) Ltd**

(нотифицирано под номер C(2014) 9362)

(само текстът на английски 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,

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА**1.1. ПЪРВА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ (SA.35888)**

- (1) През февруари 2012 г. службите на Комисията научиха от пресата, че кипърското правителство възнамерява да извърши намеса в полза на Cyprus Airways (Public) Ltd („Cyprus Airways“ или „дружеството“). За да изясни дали могат да възникнат въпроси, свързани с държавна помощ, Комисията откри дело *ex officio*.
- (2) С писма от 20 февруари 2012 г., 15 юни 2012 г. и 23 август 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 6 април 2012 г. и на 30 август 2012 г. На 4 октомври 2012 г. в Брюксел се проведе среща между Комисията и представителите на кипърските органи и на Cyprus Airways.
- (3) На 13 декември 2012 г. кипърските органи уведомиха Комисията за държавната помощ за оздравяване на Cyprus Airways (SA.35888). С писмо от 19 декември 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 4 януари 2013 г.
- (4) С писмо от 6 март 2013 г. („решението от 6 март 2013 г.“) Комисията уведоми Кипър, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договорът“), по отношение на някои държавни мерки, описани в точка 3.2.1 по-долу („първата официална процедура по разследване“).
- (5) Решението на Комисията от 6 март 2013 г. да открие процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽²⁾. Комисията прикани кипърските органи и заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на предполагаемите мерки за помощ.
- (6) Комисията получи мнения от кипърските органи на 31 май 2013 г. Комисията получи мнения от пет заинтересовани страни през периода от 4 април до 3 юли 2013 г. Комисията получи мненията на кипърските органи по отношение на мненията, представени от заинтересованите страни, на 10 септември 2013 г.

1.2. ВТОРА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ (SA.37220 и SA.38225)

- (7) С предварително уведомление от 22 юли 2013 г. кипърските органи изпратиха на Комисията проект на план за реструктуриране, а на 23 октомври 2013 г. изпратиха актуализиран вариант на този план („планът за реструктуриране от 2013 г.“) (SA.37220). С писмо от 15 ноември 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 10 януари 2014 г.

⁽¹⁾ SA.35888: ОВ С 152, 30.5.2013 г., стр. 12; SA.37220 и SA.38225: ОВ С 117, 16.4.2014 г., стр. 125.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия 1.

- (8) В контекста на редовния мониторинг на одобрени или освободени схеми службите на Комисията разгледаха прилагането на схема за помощ за обучение на Кипър⁽³⁾. Комисията поиска информация, наред с друго, за помощта за обучение за Sургus Airways (SA.38225) с писма от 3 декември 2012 г., 15 февруари 2013 г. и 6 май 2013 г. Кипърските органи отговориха на 19 декември 2012 г., 14 март 2013 г. и 30 май 2013 г.
- (9) С писмо от 4 февруари 2014 г. („решението от 4 февруари 2014 г.“) Комисията уведоми Кипър, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108 параграф 2 от Договора, по отношение на държавните мерки, описани в точка 3.2.2 („втората официална процедура по разследване“).
- (10) Решението на Комисията от 4 февруари 2014 г. бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽⁴⁾. Комисията прикани кипърските органи и заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на предполагаемите мерки за помощ.
- (11) Комисията получи мнения от кипърските органи на 31 март 2014 г. На 16 март 2014 г. Комисията получи мнения от три заинтересовани страни. На 26 юни 2014 г. Комисията получи мненията на кипърските органи по отношение на мненията, представени от заинтересованите страни.
- (12) С писма от 11 април 2014 г. и 2 юли 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 11 май 2014 г. и на 8 август 2014 г.
- (13) С писмо от 14 ноември 2014 г. Кипър се съгласи да се откаже от правата си, произтичащи от член 342 от Договора във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958, и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

2. КИПЪРСКИЯТ ПАЗАР НА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

- (14) Кипър разполага с две международни летища — Ларнака (LCA — близо до столицата Никозия) и Пафос (PFO). Поради малкия размер на острова повечето пътници, пътуващи от/до Кипър, могат лесно да стигнат и до двете летища.
- (15) Повечето пристигащи пътници идват от Обединеното кралство и Русия, като значително по-малко пътници идват от Германия, Швеция и Гърция. Притокът от пътници се променя в зависимост от сезона: през летните месеци (юли—август) броят на пътниците е над три пъти повече от този през зимните месеци (декември—февруари). Трафикът от Гърция обаче не се променя съществено в зависимост от сезона.
- (16) Sургus Airways има среден пазарен дял от приблизително 15 % от трафика до/от острова (по данни от 2012 г.), но пазарният му дял варира в зависимост от сезона. Най-важните пазари за дружеството са маршрутите между Кипър и Гърция и между Кипър и Обединеното кралство. Sургus Airways е развивало дейност и в областта на вътрешните полети на гръцкия пазар до средата на 2013 г. Някои маршрути до Близкия изток също са били традиционни пазари на Sургus Airways.
- (17) Големите европейски авиокомпани по традиция развиват дейност на същите пазари като Sургus Airways. Някои маршрути до Кипър обаче се обслужват само на сезонен принцип. Напоследък Sургus Airways се конкурира и с нискобюджетни авиокомпани, които понякога оперират от база в Кипър.
- (18) Икономиката на Кипър изпитва трудности, за които свидетелстват свиването на БВП от 2009 г. насам и нарастването на бюджетния дефицит и на безработицата. Поради влошаването на условията си за финансиране Кипър получава финансова помощ от държавите членки от еврозоната и от Международния валутен фонд (МВФ).

⁽³⁾ SA.27573 (2012/MX) — *Схема за програми за непрекъснато обучение за отделни предприятия* — Кипър, одобрена в Кипър с решението на комисаря, отговарящ за контрола върху държавните помощи, публикувано в *Официален вестник на Кипър*, № 8025 от 21 ноември 2008 г.

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 1.

- (19) Вследствие на рецесията в Кипър, а също и в други европейски държави броят на пътниците, пътуващи до и от Кипър, е намалял. Средната цена за пътуване също е намаляла значително. Бъдещото функциониране на кипърския пазар ще зависи от възстановяването в Европа, но също и от състоянието на местната икономика.

3. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПОМОЩ

3.1. ПОЛУЧАТЕЛ

- (20) Cyprus Airways е създадено през 1947 г. и основните му дейности са превозът на пътници и на товари по въздух и други услуги, свързани с въздушния транспорт. Акциите на дружеството се търгуват на Кипърската фондова борса. От началото на 2013 г., след увеличение на акционерния капитал (обхванато и от двете официални процедури по разследване), основният акционер на дружеството е кипърската държава с дялово участие от 93,67 %, докато останалите акции се притежават от частни инвеститори.
- (21) В края на 2013 г. Cyprus Airways извършваше редовни полети до приблизително 15 дестинации и разполагаше с парк от 6 самолета (Airbus A320) и приблизително 600 служители. Поради това дружеството се счита за голямо предприятие ⁽⁵⁾.
- (22) През 2005 г. Cyprus Airways получи 30 млн. СYP (приблизително 51 млн. евро) помощ за оздравяване, а през 2007 г. се възползва от редица мерки за реструктуриране, състоящи се предимно от i) заеми в размер на 55 млн. СYP (приблизително 96 млн. евро), от които заем в размер на 45 млн. СYP (приблизително 78 млн. евро) бе обезпечен с държавна гаранция, и ii) увеличение на капитала с 14 млн. СYP (приблизително 24 млн. евро), в което участват публични и частни акционери при равни условия. Тези мерки, които включват план за реструктуриране („планът за реструктуриране от 2007 г.“), бяха одобрени от Комисията като съвместима държавна помощ за реструктуриране ⁽⁶⁾.
- (23) Cyprus Airways получава годишна компенсация за загуби, претърпени поради забраната на Турция за прелитане на кипърски самолети. Компенсацията се основава на схема за помощ, разрешена от Комисията по силата на член 107, параграф 2, буква б) от Договора. Получателите по схемата са авиокомпаниите, установени в Кипър ⁽⁷⁾.

3.2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

3.2.1. Първа официална процедура по разследване

- (24) Комисията откри официалната процедура по разследване на 6 март 2013 г. по отношение на следните мерки:

3.2.1.1. Мярка 1: Участие на държавата в извършеното през 2012 г. увеличение на акционерния капитал

- (25) През периода от септември 2012 г. до декември 2012 г. държавата е отпуснала на Cyprus Airways 31,33 млн. евро под формата на „предварителни“ плащания за планирано увеличение на акционерния капитал на обща стойност 45 млн. евро. Сумата е платена на траншове.
- (26) През ноември 2012 г. на Комисията бе изпратен нов бизнес план („планът за оздравяване“). В този план се предвижда дружеството да бъде оздравено за 5 години посредством увеличение на капитала, подобрене на факторите разходи и производителност, нови инвестиции и превръщане на дружеството в „авиокомпания с една класа и услуги от опционен тип“. В плана се предвиждаше много малка рентабилност още от втората година на неговото изпълнение. Планът подлежеше на одобрение от съществуващите акционери, които ще участват в увеличението на капитала, необходимо за изпълнението на плана. Накрая планът не бе изпълнен.
- (27) Към момента на предоставяне на мярка 1 кипърските органи заявиха, че държавата е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика, за да защити своя актив до окончателното изготвяне на плана за оздравяване и приключването на увеличението на капитала от всички акционери.

⁽⁵⁾ Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определянето на микро-, малките и средните предприятия (ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36).

⁽⁶⁾ Решение на Комисията от 3 май 2005 г. по дело N69/2005 (ОВ С 191, 5.8.2005 г., стр. 4) и Решение 2008/137/ЕС на Комисията от 7 март 2007 г. — Държавна помощ С 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — План за реструктуриране (ОВ L 49, 22.2.2008 г., стр. 25).

⁽⁷⁾ Решение на Комисията от 27 юни 2012 г. по дело SA.32523 (11/N) (ОВ С 230, 1.8.2012 г., стр. 1).

- (28) Освен това кипърските органи очакваха, че увеличението на капитала ще бъде извършено с пропорционално участие на частните акционери в размер на 13,67 млн. евро допълнително. Частните акционери обаче предоставиха едва 106 000 EUR, вследствие на което акционерният капитал на дружеството бе увеличен едва с 31,4 млн. евро. Участието на държавата в капитала на Sургus Airways бе съответно увеличено от 69,62 % на 93,67 %.

3.2.1.2. Мярка 2: *Помощ за оздравяване*

- (29) На 13 декември 2012 г. кипърските органи изпратиха уведомление за помощ за оздравяване на стойност 73 млн. евро в полза на Sургus Airways. В уведомлението кипърските органи твърдят, че тази сума отразява нуждите от нетни парични потоци на Sургus Airways до 30 юни 2013 г., т.е. за период от шест месеца. Помощта за оздравяване ще бъде предоставена под формата на държавен заем с лихва от 1,76 % и следва да бъде възстановена до 30 юни 2013 г.
- (30) Кипърските органи заявиха, че от сумата от 73 млн. евро помощ за оздравяване 16,3 млн. евро вече са отпуснати на Sургus Airways в контекста на мярка 1. В решението от 6 март 2013 г. Комисията отбеляза, че кипърските органи са изпратили уведомление за помощ за оздравяване под формата на заем, докато плащането в размер на 16,3 млн. евро е част от увеличението на капитала.
- (31) Според кипърските органи помощта за оздравяване е била необходима, за да се помогне на Sургus Airways за кратък период от време. Те потвърдиха, че е била предоставена помощ за реструктуриране през 2007 г., но обясниха, че са възникнали изключителни обстоятелства, които са променили първоначалното изпълнение на плана за реструктуриране от 2007 г. и са подорвали дългосрочната жизнеспособност на дружеството. Обстоятелствата са били свързани с финансовата ситуация в Кипър и Гърция — два от основните пазари, на които Sургus Airways упражнява дейност, както и с нестабилната политическа обстановка в Близкия изток, с ефекта от забраната на Турция за прелитане на кипърски самолети, с навлизането на нов нискотарифен конкурент на пазара, за който конкурент се твърди, че е субсидиран по държавна схема, и с факта, че Sургus Airways не разполага с достатъчно капитал.

3.2.1.3. Мярка 3: *Компенсация ex gratia*

- (32) Според уведомлението от 13 декември 2012 г. съветът на министрите на Кипър е решил на 4 декември 2012 г. да предостави компенсация *ex gratia* на персонала на Sургus Airways, който ще бъде съкратен в контекста на реструктурирането на дружеството. Според това решение условията за компенсация *ex gratia* са i) съблюдаване на правилата за държавните помощи, ii) профсъюзите на дружеството да приемат новия бизнес план (т.е. плана за оздравяване) и iii) непревишаване на 50 % от обичайната компенсация, дължима на съкратените служители от Фонда на Кипър за съкратените служители.

3.2.2. **Втора официална процедура по разследване**

- (33) Комисията откри официалната процедура по разследване на 4 февруари 2014 г. по отношение на следните мерки:

3.2.2.1. *Мярка 4: Помощ за реструктуриране*

- (34) На 23 октомври 2013 г. кипърските органи изпратиха уведомление за помощ за реструктуриране в полза на Sургus Airways в размер на 102,9 млн. евро, съпътствана от нов план за реструктуриране (плана за реструктуриране от 2013 г.), който няма отношение към плана за оздравяване, посочен в съображение 26 по-горе. Размерът на помощта за реструктуриране включва:

- участието на държавата с 31,33 млн. евро в увеличението на капитала, които средства са отпуснати още през 2012 г. (мярка 1);
- траншовете на вече предоставения на Sургus Airways заем за помощ за оздравяване (мярка 2) на обща стойност 34,5 млн. евро. Sургus Airways няма да възстанови отпуснатата сума и съответният дълг ще бъде преобразуван в собствен капитал;
- през 2007 г. и в рамките на одобрения пакет от мерки за реструктуриране кипърската държава е предоставила гаранция за заем в размер на 45 млн. CYP (приблизително 78 млн. евро), който Sургus Airways е взело от Hellenic Bank (вж. съображение (22) по-горе). Този заем е бил обслужван редовно от Sургus Airways чрез вноски два пъти годишно и през август 2013 г. оставащата за погасяване сума е била 28,5 млн. евро. Съгласно помощта за реструктуриране, за която е изпратено уведомление, дружеството няма да възстанови непогасената сума на Hellenic Bank. Поради това държавната гаранция ще бъде задействана, което ще доведе до нов дълг на Sургus Airways към държавата, тъй като държавата ще трябва да погаси заема. Този дълг в размер на 28,5 млн. евро впоследствие ще бъде преобразуван от държавата в собствен капитал на Sургus Airways;

- г) взаимоспомагателният фонд на Sургus Airways за служителите, които се намират в Кипър, (с изключение на пилотите) е схема с дефинирани доходи, финансирана чрез вноски от служителите и от Sургus Airways. Цялата сума, заделена за взаимоспомагателния фонд въз основа на договорните права на персонала, („покупателна способност“) в крайна сметка е на разположение на дружеството. Покупателната способност на взаимоспомагателния фонд е гарантирана и от дружеството. Поради слаби инвестиционни резултати взаимоспомагателният фонд има значителен дефицит, който към 1 януари 2013 г. възлиза на 12 млн. евро на база действашо предприятие (т.е. ако се допусне, че Sургus Airways ще продължи да функционира) или 14,9 млн. евро на база недействашо предприятие. В контекста на помощта за реструктуриране кипърската държава ще покрие 8,6 млн. евро от дефицита на взаимоспомагателния фонд на база действашо предприятие, докато останалата сума ще бъде осигурена чрез сделки с недвижими имоти (постъпленията от продажбата на имуществото на дружеството в Никозия и прехвърляне на имуществото на дружеството в Атина на взаимоспомагателния фонд).
- (35) Елементи а) и б) на помощта за реструктуриране съответстват на мерки 1 и 2, за които впоследствие бе изпратено уведомление в контекста на помощта за реструктуриране в полза на Sургus Airways.
- (36) Освен това в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше евентуален краткосрочен заем от 10 млн. евро, отпуснат от държавата, който според кипърските органи ще бъде предоставен при пазарни условия. При все това предвидената дата за отпускане на заема или предвидените условия за този заем не бяха ясни и той не е включен в общата сума от 102,9 млн. евро.
- (37) Кипърските органи обясниха, че планът за реструктуриране от 2007 г. първоначално е бил изпълняван по график. През 2009 г. обаче приходите на дружеството са започнали да намаляват поради финансовата криза в Европейския съюз, и по-специално в Гърция и Кипър. Други фактори за новите трудности, пред които е изправено дружеството, бяха забраната на Турция за прелитане, която не позволява на Sургus Airways да стигне до потенциални пазари като Русия, Армения и Украйна за конкурентно полетно време, размириците в Близкия изток и дейността на нискотарифни конкуренти, чиято база се намира в Кипър.

3.2.2.2. План за реструктуриране от 2013 г.

- (38) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше период на реструктуриране от април 2012 г. (първа продажба на актив в контекста на личния принос на дружеството към покриването на разходите му за реструктуриране) до края на 2017 г. Целта е да се възстанови рентабилността на Sургus Airways, считано от 2014 финансова година. Кипърските органи поясниха обаче, че в плана за реструктуриране от 2013 г. не бяха предвидени мерки във връзка с основния бизнес модел на дружеството. Дружеството вече прилага някои от мерките, предвидени в плана за реструктуриране от 2013 г.

Реструктуриране на самолетния парк и на операциите

- (39) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаление на самолетния парк до шест самолета (от 13 в началото на април 2012 г.). Това намаление бе постигнато до 10 декември 2013 г. чрез продажбата през април 2012 г. на два притежавани самолета и с изтичането на лизинговите договори за още пет самолета. От останалия парк от шест самолета пет самолета, които са отдадени на лизинг на Sургus Airways, ще продължат да бъдат използвани, а един самолет, който е собственост на дружеството, ще бъде държан като резервен.
- (40) Вследствие на намаляването на самолетния парк ще намалее и броят на маршрутите — до 13. От април 2012 г. вече са закрити следните маршрути: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED⁽⁸⁾. Предвидено бе да бъдат закрити и следните маршрути: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE и LCA-LHR, които ще бъдат заменени с маршрута LCA-STN⁽⁹⁾. Освен това дружеството ще намали честотата на три маршрута: LCA-LON, LCA-SKG и LCA-HER⁽¹⁰⁾. Предвидено бе да бъдат запазени следните маршрути: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN⁽¹¹⁾. Поради това, според кипърските органи, в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаляване на капацитета с 35 % от гледна точка на наличните седалко-километри⁽¹²⁾ в сравнение с капацитета през 2012 г.
- (41) В плана се предвиждаше по-добро разпределение на часовете на полетите, за да се увеличи максимално използването на самолетния парк. Маршрутът до Лондон бе променен от Хийтроу до Станстед и се счита за стратегически поради своята привлекателност.

⁽⁸⁾ ATH: Атина; SKG: Солун; HER: Хераклион — Крит; RHO — Родос; LED: Санкт Петербург.

⁽⁹⁾ FCO: Рим Фиумичино; VIE: Виена, LHR: Лондон Хийтроу, STN: Лондон — Станстед.

⁽¹⁰⁾ LON: Наричани общо „летищата в област Лондон“.

⁽¹¹⁾ AMS: Амстердам Схипхол; CDG: Париж Шарл дьо Гол; SVO: Москва Шереметиево; SOF: София; FRA: Франкфурт на Майн; MUC: Мюнхен; ZRH: Цюрих; TLV: Тел Авив; BEY: Бейрут.

⁽¹²⁾ Налични седалко-километри.

Мерки за намаляване на разходите

- (42) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаление на преките разходи на обща стойност 45,7 млн. евро до края на 2014 финансова година като базов сценарий. От тези намаления на разходите 16,2 млн. евро се дължат на спад в обема, включително на част от съкращенията на персонала и на намаления на заплатите, свързани с този спад, а оставащите 29,5 млн. евро се дължат на допълнителни икономии. Основните компоненти са съкращенията на персонала (17,6 млн. евро), други намаления на разходите за персонала (4,5 млн. евро), намаление на разходите за гориво (произтичащо от парка от еднакви по вид самолети — Airbus A320, с преконфигуриран седалков капацитет — 12,5 млн. евро), икономии на разходи, свързани с пътниците (като премахване на опцията за кетъринг в икономическа класа — 5,5 млн. евро), намаление и предоговаряне на таксите за наземно обслужване на летище LCA (4,2 млн. евро), намаление и предоговаряне на летишните такси и таксите по маршрута (3,3 млн. евро), спрени разходи за ползване на самолети на лизинг (4,5 млн. евро).
- (43) Освен намаляването на самолетния парк и на маршрутите, до януари 2014 г. бяха приложени следните мерки: спиране на кетъринга в икономическа класа и предоговаряне на таксите за наземно обслужване на летище LCA, което води до икономии на стойност 1,2 млн. евро (за разлика от 0,6 млн. евро, предвидени в плана за реструктуриране от 2013 г.); намаление на заплатите и на вноските във взаимоспомагателния фонд с 10 %. Въпреки това не се очаква в близко бъдеще да бъде постигнато намаление на таксите за кацане и за паркиране на летище LCA поради продължаващите спорове за други такси, които на този етап не позволяват да бъдат предоговорени таксите за кацане и за паркиране.
- (44) Що се отнася до съкращенията на персонала, броят на служителите е намалял от 1 037 от декември 2011 г. на 650 през януари 2014 г., като изглежда е договорено да бъдат съкратени още 321 членове на персонала, но това все още не е направено. Кипърските органи поясниха, че за тези съкращения не е отпускана компенсация *ex gratia*.

Инициативи по отношение на приходите

- (45) Що се отнася до новите инициативи по отношение на приходите, в плана за реструктуриране от 2013 г. в базовия сценарий се приемаше увеличение на цените на билетите с 2 — 3 % годишно, считано от 2015 г. В плана за реструктуриране от 2013 г. като неблагоприятен сценарий се приемаше намаление на приходите с 1 % през 2014 г. без увеличение след 2015 г. Освен това в плана се упоменаваха допълнителни приходи от допълнителни услуги, предоставяни на пътниците, но без да се посочва техният размер.

Възстановяване на жизнеспособността — допускания

- (46) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше възстановяването на жизнеспособността на дружеството да започне от 2014 г. В плана се предвиждаха следните финансови резултати в базовия сценарий, като се приема, че финансовото реструктуриране (по мярка 4) ще приключи преди края на 2013 г.:

Таблица 1

Очаквана печалба и загуба (базов сценарий) (в млн. евро)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Приходи	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ)	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Нетен резултат преди облагане с данък	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
ЕБИТ %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Капиталови резерви	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Общо резерви	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Общо собствен капитал	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) По отношение на рентабилността в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда следната рентабилност:

Таблица 2

Предвидена рентабилност

(В проценти)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ROE (Възвръщаемост на собствения капитал)	21,2 %	54,1 %	53,5 %	41,3 %
ROCE (Възвръщаемост на вложения капитал)	1,2 %	6,1 %	11,4 %	13,0 %

- (48) Освен горепосочените мерки за реструктуриране, резултатите се основават на следните допускания:
- намаляване на пътници и приходи, в резултат на намалената мрежа;
 - намаляване на разходите за гориво поради повишената употреба на система за управление на горивото. Приема се цената на горивото е била без промяна;
 - планираното разсрочване на дълга към трета страна, водещо до липсата на начисляване и плащане на лихви и липсата на предоставяне на нови заеми;
 - стабилен обменен курс USD/EUR до 2017 г.;
 - не се извършва хеджиране срещу рискове, свързани с цената на горивото или с обменния курс USD/EUR, поради невъзможност да се предостави никакво обезпечение за такива инструменти.
- (49) Рентабилността се дължеше главно на оставащите полети LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF и LCA-SVO, които са единствените полети с положителна печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) през периода на реструктуриране. За другите запазени маршрути се предвижда да има нулева или отрицателна нетна печалба.
- (50) В плана за реструктуриране за 2013 бяха включени оптимален (най-добър) и неблагоприятен (най-лош) сценарий. Неблагоприятният сценарий отразява само намалението на приходите, описано в съображение 45 и имаше за резултат (на ниво ЕБИТ) загуба в размер на 0,3 млн. евро за 2014 г., 0 EUR за 2015 г. и доведе до печалба в размер на 0,3 млн. евро за 2016 и 2017 г.
- (51) В плана се признават някои рискове, свързани с възстановяването на жизнеспособността, без да се отразява въздействието им върху различните сценарии, по-специално върху неблагоприятния сценарий. По-специално:
- Макроекономическият риск, особено във връзка с евентуално покачване на цената на нефта или промяна в обменния курс USD/EUR. За тези два вида рискове, в плана се изчислява отделно въздействието на разлика от 1 %, на стойност около 310 000 EUR и 425 000 EUR за една година, съответно.
 - Рискът от засилена конкуренция по маршрутите до Тел Авив (дължащ се на споразумението за дерегулация „Открито небе“, от което се очаква да доведе до увеличаване на конкуренцията по този маршрут от 2015 г. нататък) и до Москва (поради очакваното увеличение на честотите, използвани от Transaero, конкурента на Sургus Airways). Потенциалното отражение на тези рискове върху бъдещите приходи на Сургus Airways не е моделирано.

Разходи за реструктуриране и финансиране

- (52) Общите разходи за реструктуриране възлизат на 147,4 млн. евро и ще бъдат разпределени по следните категории:

Таблица 3

Разходи за реструктуриране (млн. евро)

Натрупани загуби	99,7
------------------	------

Други разходи за реструктуриране (споразумения за лизинг на самолети, обезщетения при съкращение и др.)	10,4
Оборотен капитал	37,4
Общо разходи за реструктуриране	147,4

- (53) Общата сума на помощта за реструктуриране, предвидени в плана за реструктуриране за 2013 г., възлиза на 102,9 млн. евро, т.е. 69,8 % от общите разходи за реструктуриране. Дружеството ще допринесе към разходите за реструктуриране („собствен принос“) чрез продажба или прехвърляне на активи с определена обща стойност от 54,46 млн. евро. В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда, че собственият принос ще се състои от следните елементи:

Таблица 4

Предложен собствен принос в плана за реструктуриране от 2013 г.

	Размер (в млн. евро)	Прогнозирана дата за реализиране
Продажба на два самолета Airbus A 319	22,1	Сключена през април 2012 г.
Продажба на вечерни LHR (Лондон) слотове	15	В момента е предмет на преговори
Продажба на сутрешни LHR (Лондон) слотове	10	В края на 2014 г.
Продажба на резервни части	3,5	2,0 млн. евро през 2013 г.; 1,1 млн. евро през 2014 г.; 0,4 млн. евро за 2015 г.
Продажба на собственост в Никозия	3,1	Сключена на 6 август 2013 г.
Прехвърляне на собственост в Атина към Provident Fund	0,76	Споразумение за прехвърляне, сключено през август 2013 г.
Общо предложен собствен принос	54,46	

- (54) Що се отнася до сключените продажби (два самолета Airbus A 319, собственост в Никозия), кипърските власти предоставиха договорите за продажба, с които потвърдиха сумите, поети от плана за реструктуриране за 2013 г. По отношение на нереализираните продажби, кипърските органи предоставиха оценъчни проучвания, извършвани от специализирани дружества, по отношение на двата LHR слота и собствеността в Атина.

Избягване на ненужно нарушаване на конкуренцията

- (55) Кипърските органи предложиха някои от гореспоменатите мерки да се разглеждат като компенсаторни мерки, за да се сведе до минимум въздействието върху конкуренцията и конкурентите. По-специално:

- а) прекратяването на печеливши маршрути⁽¹³⁾, представляващи 8,8 % от наличните седалко-километри за 2012 г.: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO. В допълнение, намаляването на капацитета по печеливши маршрути: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. Кипърските органи смятат, че като цяло наличните седалко-километри ще намаляят с 24 % по печеливши маршрути в сравнение с капацитета за 2012 г.;
- б) продажбата на двата LHR слота. Тъй като LHR е напълно координирано летище, кипърските органи смятат, че тези слотове ще предоставят достатъчна компенсация за потенциални конкуренти;

⁽¹³⁾ В плана за реструктуриране за 2013 г. маршрути, които имат положителен брутен принос към разходите на дружеството, т.е. приходите минус променливите разходи, да се считат за печеливши маршрути.

в) намаляване на флотилията със 7 самолета.

- (56) Кипърските органи заявиха, че участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г. не е било държавна помощ, но въпреки това включиха мярка 1 в своята помощ за реструктуриране, за която изпратиха уведомление. Те също така изтъкнаха, че планът за реструктуриране за 2013 г. е разумен, в него са включва достатъчни компенсаторни мерки, собственият принос на дружеството е бил максимално висок, както и че той би възстановил рентабилността на дружеството в средносрочен план.
- (57) Като цяло кипърските органи обясниха важността на въздушния транспорт за икономиката на Кипър и потвърдиха извънредните и непредвидими обстоятелства, поради които трябва да се даде възможност на Cyprus Airways да получи допълнителна помощ за реструктуриране. Те също така добавиха към тези обстоятелства експлоатацията на „незаконно“ летище в окупираната северна част на Кипър, което, както се твърди, се използва от Turkish Airlines за транспортиране на туристи от европейски дестинации в Кипър.

3.2.2.3. *Мярка 5: Помощи за обучение*

- (58) Съгласно кипърските органи в периода 2010 — 2011 г. Cyprus Airways е получило помощ за обучение в размер на 269 317,94 EUR по схемата за програми за непрекъснато обучение за отделни предприятия, приложена от кипърските органи съгласно Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията⁽¹⁴⁾ (Общ регламент за групово освобождаване, ОРГО).
- (59) В противоречие на своята аргументация по отношение на мерките, за които е постъпило уведомление (вж. например съображение 68), в своите становища, изразени по отношение на схемата за помощ за обучение, и по-специално подаденото на 14 март 2013 г. заявление, кипърските органи заявиха, че Cyprus Airways не е било в затруднение в момента, когато е била отпусната въпросната помощ за обучение. Кипърските органи следователно смятат, че мярката е в съответствие с националната схема за помощ за обучение, която се основава на ОРГО, а оттам е и съвместима с вътрешния пазар.

3.3. ПРИЧИНИТЕ, КОИТО СА ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

3.3.1. **Първа официална процедура по разследване**

- (60) В решението от 6 март 2013 г. (съображения 41 — 46), Комисията стигна до предварителното заключение, че Cyprus Airways е могло да се смята за предприятие в затруднено положение по смисъла на съобщението на Комисията за насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение („Насоки за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.“)⁽¹⁵⁾ поне от 2010 г. насам.
- (61) При тези обстоятелства Комисията достигна до предварителното заключение, че мерки 1, 2 и 3 представляват държавна помощ, и изрази съмнения по отношение на тяхната съвместимост с вътрешния пазар. Мерките изглеждат не са били в съответствие с насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., което се дължи на липсата на план за реструктуриране и за увеличението на капитала под формата на подкрепа за оздравяване, която изглежда включва също част от капиталовата инжекция. Комисията също така изрази съмнения по отношение на принципа „един път — последен път“, според който дадено предприятие може да получи помощ за оздравяване и/или реструктуриране само веднъж на всеки десет години. Тя се съмнява по-специално дали основанията, представени от кипърските органи, биха представлявали изключителни и непредвидими обстоятелства, които биха могли да позволят по-нататъшна помощ за реструктуриране.

3.3.2. **Втора официална процедура по разследване**

- (62) В решението от 4 февруари 2014 г. Комисията повторно изрази предварителното си заключение, че Cyprus Airways може да се разглежда като предприятие в затруднение от 2010 г. насам. По този начин Комисията стигна до предварителното заключение, че мярка 4 (която включват и мерки 1 и 2) и мярка 5 са представлявали държавна помощ, и изрази съмнения по отношение на тяхната съвместимост с вътрешния пазар, тъй като мерките не изглеждат да са в съответствие с насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. (мерки 1, 2 и 4) и с ОРГО (мярка 5).

⁽¹⁴⁾ Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3).

⁽¹⁵⁾ Съобщение на Комисията — „Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение“ (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2), чийто срок на валидност е удължен през 2009 г. (ОВ С 156, 9.7.2009, стр. 3) и през 2012 г. (ОВ С 296, 2.10.2012 г., стр. 3). Въпреки че Комисията прие и публикува нови Насоки за помощ за оздравяване и реструктуриране (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1.), в настоящото решение Комисията ще продължат да се позовава на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., тъй като за мерките, които са обект на разследването, е постъпило уведомление преди 1 август 2014 г. Освен това ако помощта е била вече предоставена без разрешение от Комисията и следователно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора (т.е. мерки 1 и 5), помощта е предоставена преди влизането в сила на новите насоки.

- (63) По-специално Комисията изрази съмнения, че планът за реструктуриране е основан на благоразумни допускания и би възстановил жизнеспособността на предприятието в рамките на един разумен срок в съответствие със съответната съдебна практика. Комисията също така не смята, че равнището на собствения принос на дружеството е било достатъчно и отправи запитване дали предложените компенсаторни мерки в действителност се отнасят до въздушни маршрути, които не реализират загуби.
- (64) Накрая, Комисията повтаря своите съмнения относно обстоятелствата, които обосновават изключение от принципа „един път — последен път“. Тя отбелязва, че Sургus Airways разшири своите вътрешни полети в Гърция от 2011 до 2013 г. и по този начин съзнателно увеличи експозицията си на гръцкия пазар. Забраната на полетите на самолети от Кипър от Турция над нейната територия и експлоатацията на летище на окупирания територия на острова също не биха могли да се квалифицират като изключителни обстоятелства, тъй като те са били налице вече за дълъг период от време.
- (65) Във всеки случай Комисията отбелязва, че сумата, предоставена като помощ за обучение, следва да е формирала част от помощта за реструктуриране за Sургus Airways и по този начин да е била взета под внимание и в плана за реструктуриране от 2013.
- (66) В решението от 4 февруари 2014 г. Комисията не се изразява позиция за квалификацията като държавна помощ на евентуален краткосрочен заем от 10 млн. евро, тъй като условията за него не са ясни.

4. МНЕНИЯ ОТНОСНО ОФИЦИАЛНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. МНЕНИЯ НА КИПЪР

- (67) Въпреки че това решение се отнася за три отделни процедури, Комисията отбелязва, че съществува припокриване на обхвата им, доколкото те се отнасят до един и същ получател на помощта и някои от мерките са еднакви. Поради това Комисията смята за уместно да обобщи мненията от Кипър относно двете официални процедури за разследване заедно.
- (68) В мненията си в рамките на първата официална процедура по разследване, кипърските органи потвърдиха, че Sургus Airways е било предприятие в затруднение от 2009 г. насам.
- (69) По отношение на приноса на държавата в увеличението на акционерния капитал от 2012 г., кипърските органи първо настояха, че държавата е действала като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика, с цел да защити стойността на своята инвестиция и да избегне отрицателното въздействие върху други търговски дейности в Кипър, които са свързани със Sургus Airways. Липсата на участие на други акционери беше приписана на трудното положение на икономиката на Кипър по това време. Въпреки това, кипърските органи приеха да включват участието на държавата в увеличението на акционерния капитал от 2012 г. в помощта за реструктуриране, за която е постъпило уведомление.
- (70) Що се отнася до помощта за оздравяване, кипърските органи заявиха, че това е минималната сума, изисквана от дружеството, докато новият план за реструктуриране не бъде финализиран и замени плана за оздравяване. Те настояха, че лихвения процент в размер на 1,66 % ⁽¹⁶⁾ е лихвения процент за предприятия в добро състояние. Те изтъкнаха също, че социалните последици от изпадането в несъстоятелност на Sургus Airways без помощта за оздравяване, и значението на дружеството за свързаността на острова.
- (71) Що се отнася до компенсацията *ex gratia*, кипърските органи подчертаха, че Sургus Airways не е длъжен да плати никакво такова компенсация на персонала, който подлежи на съкращение. Така, ако държавата предостави компенсация *ex gratia*, това няма да предостави предимство на Sургus Airways, защото няма да нейното облекчаване от всяко договорно изискуемо плащане.
- (72) Що се отнася до продължителността на периода на реструктуриране, те посочиха Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., с които се изисква „възможно най-кратък“ период на реструктуриране и цитираха случаи, когато Комисията е одобрила периоди на реструктуриране по-дълги от пет години ⁽¹⁷⁾. Те обясниха също така, че периодът до декември 2012 г. по същество е бил „загубен“ поради промяната в Съвета на директорите, подготовката и неизпълнението на плана за оздравяване и влошаващото се финансово състояние на дружеството, които не са позволили първоначалния план да се осъществи, т.е. *pari passu* увеличение на капитала, което не включва държавна помощ и заем като помощ за оздравяване.

⁽¹⁶⁾ Това е по-ниско от лихвения процент, който е бил отчетен в уведомлението за помощта за оздравяване, вж. съображение 29.

⁽¹⁷⁾ Решение на Комисията от 22 февруари 2006 г. по дело N 464/2005, Помощ за реструктуриране в полза на АВ Каuno ketaus liejukla (ОВ С 270, 7.11.2006 г., стр. 2); Решение на Комисията от 18 юли 2001 г. по дело NN 92/1999, Мерки в полза на Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen (ОВ С 328, 23.11.2001 г., стр. 2); Решение на Комисията от 1 юни 2005 г. по дело N 584/2004, Помощ за реструктуриране в полза на АВ Vingriai (ОВ С 187, 30.7.2005 г.); Решение 2010/3/ЕО на Комисията от 6 ноември 2008 г. относно държавна помощ С 19/05 (ex N 203/05), предоставена от Полша на Stocznia Szczecińska (ОВ L 5, 8.1.2010 г., стр. 1).

- (73) По отношение на плана за реструктуриране от 2013 г., кипърските органи поддържаха своето становище, че той ще даде възможност на дружеството да възстанови своята жизнеспособност, въпреки рисковете от увеличаване на конкуренцията и потенциална загуба на пътници в резултат на премахването на предоставяне на услуги в икономична класа. Те също така заявиха, че този план е бил базиран на разумни допускания относно финансовото състояние на дружеството, на ефективността на запазената мрежа, на колебанието на цените на горивата и обменния курс EUR/USD. Освен това те посочиха, че планът за реструктуриране от 2013 г. се предвиждат средно- и дългосрочни инициативи по отношение на приходите, които не са били включени в изчисленията на плана за реструктуриране за 2013 г., като евентуално въвеждане на методи за пряк маркетинг и продажба.
- (74) Относно носещите финансови загуби маршрути, които в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда да бъдат запазени, кипърските органи заявиха, че всички те са имали положителен брутен принос (т.е. са могли поне да покрият своите променливи разходи) и че дружеството е трябвало да поддържа своята мрежа на критично ниво с цел привличане на пътници.
- (75) В допълнение към това, кипърските органи посочват елементи от плана за реструктуриране от 2013 г., които са имали по-добро развитие от очакваното, като успешното намаляване на разходите за наземно обслужване при оценка на база жизнения цикъл (LCA). Те също така уточниха, че няма неизплатени задължения към дружеството за наземно обслужване при LCA.
- (76) Що се отнася до компенсаторните мерки, кипърските органи посочват, че всички маршрути, за които бе предложено да бъдат изоставени или да им бъде намален капацитетът, с изключение на един ⁽¹⁸⁾, са отчели рентабилност на ниво брутен принос през 2012 г., тоест те покриват своите променливи разходи. Те също така предоставиха таблица, с наличните седалко-километри за даден маршрут.
- (77) По въпросите на свеждането на помощта до минимум и собствения принос, те предоставиха допълнителни активи, които Cyprus Airways възнамеряваше да продаде, за да се повиши нивото на собствения принос, а именно оставащия самолет и два двигателя. Междувременно двата LHR слотове са били продадени на обща цена, която е била по-висока от очакваното, като по този начин се увеличи допълнително предвиждания собствен принос до 41,8 % от разходите за реструктуриране.
- (78) Кипърските органи потвърдиха, че Provident Fund е част от Cyprus Airways, но е отделно юридическо лице и че прехвърлянето на собственост в Атина е означавало, че Cyprus Airways вече няма да има контрол над него. По този начин, те настояха, че прехвърлянето на собственост към Атина на Provident Fund е било истински собствен принос, който е довел до намаляване на разходите за реструктуриране, произтичащи от покриването на неговия дефицит.
- (79) Всъщност кипърските органи обясниха също, че помощта за реструктуриране съгласно мярка 4 ще бъде коригирана спрямо реализирания собствен принос, така че сборът от двете суми ще покрива само разходите за реструктуриране. По този начин, по-високите приходи чрез собствения принос ще означават по-малка помощ за реструктуриране.
- (80) Окончателно предложеният собствен принос е бил следователно както следва:

Таблица 5

Актуализиран предложен собствен принос след мненията на Кипър

	Размер (в млн. евро)	Реализация — Оценка
Продажба на два самолета Airbus A 319	22,1	Сключена през април 2012 г.
Продажба на вечерни LHR (Лондон) слотове	6,3	Споразумение за прехвърляне, сключено през март 2014 г.
Продажба на сутрешни LHR (Лондон) слотове	22,8	Споразумение за прехвърляне, сключено през юни 2014 г.

⁽¹⁸⁾ Маршрутът LCA-ATH-LCA изглежда е имал отрицателен бруто принос през 2012 г. Кипърските органи обясниха, че този маршрут е бил използван в комбинация с други вътрешни линии в Гърция и че между LCA и ATH той е бил на печалба на ниво брутен принос. Въпреки това, кипърските органи никога не представиха данни, които да обосноват това твърдение.

	Размер (в млн. евро)	Реализация — Оценка
Продажба на резервни части	3,5	Определени без експертна оценка — приблизително: 2,0 млн. евро през 2013 г.; 1,1 млн. евро през 2014 г.; 0,4 млн. евро за 2015 г. Реализирани въз основа на доказателства, предоставени от кипърските органи: Общ размер след утежняващите обстоятелства = 0,86 милиона EUR
Продажба на собственост в Никозия	3,1	Сключена на 6 август 2013 г.
Прехвърляне на собственост в Атина към Provident Fund	0,76	Подкрепени с експертна оценка — Споразумение за прехвърляне, сключено през август 2013 г.
Продажба на един самолет Airbus A 320	2,5	Определени без експертна оценка — предстояща продажба
Продажба на два двигателя	0,51	Сключена на 28 април 2014 г.
Общо предложен собствен принос	61,57	

- (81) Кипърските органи признаха, че предвиждания собствен принос от 41,8 % е под равнището, изисквано от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. (50 % от разходите за реструктуриране за големи предприятия). При все това, те твърдят, че случаят с Sургус Airways е бил особено труден, което би трябвало да оправдае по-нисък собствен принос, по-специално поради икономическата и финансова ситуация в страната и забраната за прелитане над територията на Турция. Те също посочиха значителното намаление на капацитета.
- (82) Що се отнася до принципа „един път — последен път“, кипърските органи в различни изявления повториха своите аргументи по отношение на въздействието на финансовата криза в Гърция и Кипър, забраната за прелитане над територията на Турция, експлоатацията на „незаконно“ летище в окупираната северна част на Кипър, нестабилното политическо положение в Близкия изток и фактът, че предоставянето на помощ за оздравяване и/или реструктуриране не следва да бъде достатъчно основание да се забрани допълнителна такава помощ за същия получател на помощта.
- (83) Кипърските власти заявиха, че разрастването на вътрешни полети на Sургус Airways в Гърция в периода 2011 — 2013 г. е доказателство по отношение на факта, че въздействието на кризата е било трудно да се предвиди и че някои от маршрутите в Близкия изток маршрути, представляващи „не пренебрежимо малка“ част от приходите на дружеството, са имали значителен спад в броя на пътниците, като например 94 % спад на пътниците от Египет. Съответните предупреждения за вредното въздействие на икономическата ситуация в Европа и вълненията в Близкия изток върху Sургус Airways, което вече бяха установени в годишните отчети на дружеството за 2007, 2008 и 2009 г. и посочени от Комисията в решението от 6 март 2013 г., бяха счестени за „обща твърдения“.
- (84) Кипърските органи изтъкнаха също така, че общият брой на пътниците на кипърския пазар е останал относително стабилен през последните години, но повечето пътници сега са с произход от Израел и Русия. Забраната на Турция за прелитане над нейна територия е означавала, че Sургус Airways е бил в неизгодно положение при експлоатацията на руския пазар, поради допълнителното полетно време. В допълнение, те предоставиха сведения, че въпреки че броят на пътниците на гръцкия пазар е спаднал слабо от 2008 г. насам, средната цена на гръцки полети (включително тази на вътрешните полети) значително е намаляла.
- (85) Що се отнася до 10 млн. евро краткосрочни заеми, кипърските органи обясниха, че те са очаквали да продадат вечерния LHR слот за висока цена и поради това предоставянето на посочения заем не би било необходимо.
- (86) Накрая, кипърските органи са оправдали предоставянето на помощ за обучение през периода 2010 — 2011 г. с аргумента, че Sургус Airways е изпаднал в затруднено положение едва в края на 2011 г. Това е в противоречие с техните предходни изявления (вж. съображение 68).

4.2. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (87) По време на двете официални процедури по разследване мнения бяха представени от Air France Consulting, трима конкуренти (Ryanair, International Airlines Group и трети конкурент, който пожела самоличността му да не бъде разкривана), синдикати на Cyprus Airways⁽¹⁹⁾ и получателя.
- (88) Air France Consulting, която изготви плана за оздравяване, поясни, че планът осигурява оздравяване за една година и пълно финансово възстановяване на Cyprus Airways в срок от две години и че изискваният капитал може да бъде предоставен чрез финансово реструктуриране вместо чрез парични средства. Дружеството също изрази убеждението си в надеждността на плана за оздравяване и заяви, че той се основава на разработваните дейности на Cyprus Airways от Атина по международни европейски маршрути. Освен това то посочи, че решенията, взети от Cyprus Airways през 2013 г. (намаляване на флота на 6 самолета, с което се съкращават 490 служители), само са влошили финансовото положение на предприятието.
- (89) Тримата конкуренти не бяха съгласни с доводите от кипърските органи по отношение на значимостта на Cyprus Airways за инфраструктура и развитието на Кипър и заявиха готовност да разширят маршрутите си до/от Кипър.
- (90) Що се отнася до наличието на помощ и нейната съвместимост, конкурентите се съгласиха с Комисията, че участието на държавата в увеличението на капитала на дружеството не е нещо, което би направил инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (91) Конкурентите също така поставиха под въпрос възстановяването на жизнеспособността на дружеството, като изразиха съмнения относно ефективността на запазената мрежа и флота и относно това дали хипотезите на плана и предвижданата рентабилност са реалистични, особено по отношение на икономииите на гориво и допълнителните приходи посредством увеличение на тарифите. Те изтъкнаха също рисковете от засилена конкуренция за печелившите въздушни маршрути, които се предвижда да бъдат запазени от Cyprus Airways, освен тези до Тел Авив и Москва.
- (92) Конкурентите също поставиха под съмнение наличието на изключителни и непредвидими обстоятелства, които обосновават изключение от принципа „един път — последен път“. В допълнение конкурентът, който не желае да разкрие самоличността си, смята, че доходността на маршрутите, предложени като компенсаторни мерки, следва да се оценява по нетна печалба, т.е. включително разпределените постоянни разходи, а не само по брутна печалба, т.е. само променливите разходи.
- (93) Накрая, Ryanair изрази съмнение дали дружеството би могло да постигне предвиденото намаляване на персонала поради съпротивата от страна на синдикатите и предложи, ако помощта за реструктуриране на Cyprus Airways бъде счтена за съвместима, това да бъде при условие че предприятието изостави маршрутите, които са били непечеливши в продължение на три години след одобряването. Ryanair заяви също, че то и други дружества са подложени на същите условия, свързани с нестабилността в Близкия изток и икономическата криза в Гърция и Кипър. Въпреки това Ryanair заяви, че другите дружества са успели да се приспособят и да се развият в новата среда, като цитира като пример собствения си растеж на гръцкия и кипърския пазар през последните години. Освен това в своето становище от 6 юни 2014 г. Ryanair се позова на статия в пресата от 19 май 2014 г., в която се посочва, че кипърското правителство е поело ангажимент за 4 млн. евро, които да бъдат предоставени на съкратените служители на Cyprus Airways и твърди, че това представлява допълнителна държавна помощ за Cyprus Airways.
- (94) Cyprus Airways и неговите синдикати подкрепиха аргументите на кипърските органи и отново изразиха увереност в жизнеспособността на дружеството и неговата роля за икономиката и свързаността на Кипър.

4.3. КОМЕНТАРИ НА КИПЪР ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (95) Кипърските органи счетоха, че не е необходимо да се коментират плана за оздравяване и мненията на Air France Consulting предвид съществуването на актуализиран план за реструктуриране. Те потвърдиха важната роля на Cyprus Airways за икономиката и свързаността на острова и настояха, че нестабилността в Близкия изток е извънредна и непредвидима ситуация, които оказва влияние на Cyprus Airways. Те изразиха съмнение, че конкурентите биха могли да запълнят недостига на свързаност, произтичащ от евентуалното обявяване в несъстоятелност на Cyprus Airways, като се има предвид сезонният характер на пазара.

⁽¹⁹⁾ PASYPI-PALPU (синдикат на пилотите на Pansyprian Airline), SYNIKA (синдикат на служителите на Cyprus Airways), ASYSEKA (независим синдикат на служителите на Cyprus Airways Group), SIDIKEK PEO (синдикат на частно-публичните, общинските и районните служители на Кипър), SYPKKA (синдикат на стюардите на Cyprus Airways).

- (96) По отношение на съвместимостта на мерките с Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. кипърските органи настояха, че планът за реструктуриране от 2013 г. е бил основан на реалистични предположения и не е подценявал евентуалните отрицателни ефекти, произтичащи от малкия флот или трудностите при реализацията на инициативите по отношение на разходите.
- (97) Накрая, кипърските органи посочиха в представената от тях информация от 9 септември 2013 г., че няма да бъдат предоставени плащания *ex gratia* на съкратените служители. Впоследствие, в писмото си от 3 август 2014 г. кипърските органи обясниха, че правителството е решило по социално-икономически съображения да обезщети пряко бивши служители на Sургus Airways, които вече са подали оставка или са били съкратени. Решението е било взето и обезщетенията са били изплатени едва след като оставките и уволненията са били приключени и следователно не представляват държавна помощ за Sургus Airways. Всички правни задължения на Sургus Airways към тези служители са били изплатени изцяло от самото дружество.
- (98) Кипърските органи освен това не смятат, че одобряването на помощта следва да бъде обвързано с някакви условия.

5. ОЦЕНКА

- (99) В настоящото решение ще бъде оценено дали разгледаните мерки представляват държавна помощ за Sургus Airways по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и дали тази помощ може да бъде съвместима с вътрешния пазар.
- (100) Комисията отбелязва, че помощта, предоставена с мярка 4, нотифицирана през октомври 2013 г. заедно с плана за реструктуриране от 2013 г., вече включва помощта, предоставена с мярка 1 (изплатена като авансови плащания от септември до декември 2012 г.), както и мярка 2 (помощ за оздравяване, нотифицирана през декември 2012 г. и частично изплатена между януари и юли 2013 г.). И двете мерки са били осъществени, с оглед да се гарантира оцеляването на дружеството в краткосрочен план, преди да може да бъде изготвен подробен план за реструктуриране. Тъй като планът за оздравяване от 2012 г. не е бил изпълнен, Комисията смята, че тези две мерки са част от плана за реструктуриране от 2013 г. и затова ще оцени единствено мерки 1 и 2, доколкото съставляват държавна помощ, в контекста на мярка 4, т.е. като една обща мярка за реструктуриране.

5.1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (101) В член 107, параграф 1 от Договора се предвижда, че всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да била 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.

5.1.1. Мерки 1, 2 и 4

- (102) В решението от 6 март 2013 г. Комисията стигна до предварителното заключение, че мярка 1, т.е. участието на държавата в увеличението на капитала на Sургus Airways през 2012 г., представлява държавна помощ.
- (103) Мярката включва държавни ресурси, така че може да бъде вменена на държавата. Тя е предоставила изборително предимство на Sургus Airways, тъй като Комисията смята, че частен инвеститор не би предоставил капитал на дружеството при такива условия, като се имат предвид сериозните трудности на Sургus Airways, липсата на жизнеспособност към датата на предоставяне на помощта, както и алтернативата на акционерен заем, включващ съответните ценни книжа. Освен това на практика нито един от съществуващите частни акционери на Sургus Airways не е участвал в увеличаването на капитала, тъй като от частните акционери са събрани едва 106 хил. евро (в сравнение с първоначално очакваните 13,67 млн. евро). Дяловото участие на държавата в Sургus Airways по този начин се увеличило от 69 % на 93,67 %. Следователно мярката не е в съответствие с принципа на инвеститор в пазарна икономика⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Вж. например решение от 21 март 1991 г. по дело *Италия/Комисия* (решението „Alfa Romeo“), C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точки 18 и 19; решение от 30 април 1998 г. по дело *Cityflyer Express/Комисия*, T-16/96, Recueil, стр. II-757, точка 51; решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech-Stahlwerke/Комисия*, T-129/95, T-2/96 и T-97/96, Recueil, стр. II-17, точка 104; решение от 28 февруари 2012 г. по съединени дела *Land Burgenland и Австрия/Комисия*, T-268/08 и T-281/08, Сборник, стр. II-0000, точка 48.

- (104) Комисията не е съгласна с позицията на кипърските органи, че държавата е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика, за да защити стойността на своята инвестиция, тъй като увеличението на капитала в размер на 31,33 млн. евро така или иначе не е било достатъчно за оцеляването на дружеството. Това е доказано от факта, че дружеството е получило допълнителни средства за оздравяване като част от мярка 2 (помощ за оздравяване) само няколко месеца по-късно. Що се отнася до липсата на участие на други инвеститори поради кризисната ситуация на кипърската икономика по това време, Комисията отбелязва, че ако такава инвестиция е била приемлива за инвеститор в условията на пазарна икономика, може да се очаква, че чуждестранните инвеститори биха проявили интерес.
- (105) При всяко положение Комисията взема под внимание намерението на кипърските органи да включат участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г. в помощта за реструктуриране, предмет на уведомление.
- (106) Затова мярка 1 е дала възможност за продължаване на дейността на Sургus Airways, тъй като дружеството не е трябвало да се изправи пред нормалните последици от слабите си финансови резултати. Тъй като Sургus Airways се конкурира на либерализирания пазар на ЕИП за въздушен транспорт с други авиокомпании в ЕИП, мярка 1 е имала потенциал да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- (107) Мярка 2 е била нотифицирана като помощ за оздравяване, предоставена под формата на държавен заем, по който ще се начислява лихва от 1,76 % и който би трябвало да бъде погасен до 30 юни 2013 г. В решението си от 6 март 2013 г. Комисията смята че, разумен кредитор не би предоставил заем с този лихвен процент на дружество в затруднение. В допълнение към това кипърските органи не са показали как Sургus Airways ще бъде в състояние да погаси кредита след шест месеца. Тъй като всички други критерии по член 107, параграф 1 от Договора са изпълнени (както е обяснено в решението от 6 март 2013 г., на което се позовава настоящото решение по този въпрос), мярка 2 представлява държавна помощ. В своя отговор на решението от 6 март 2013 г. кипърските органи признават, че заемът представлява помощ за оздравяване. Комисията отбелязва, че заемът няма да бъде погасен и кипърските органи са изпратили уведомление за него в контекста на помощта за реструктуриране (мярка 4).
- (108) За мярка 4 беше подадено уведомление като помощ за реструктуриране. В действителност всички негови компоненти включват държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата под формата на капиталова инжекция, преобразуване на дълг в собствен капитал или чрез пряко покриване на част от дефицита на взаимоспомагателния фонд. Мярка 4 предоставя изборително предимство на Sургus Airways, тъй като инвеститор в условията на пазарна икономика не би предоставил такова финансиране на предприятие в такова финансово състояние (с натрупани загуби от 99,7 млн. евро, с прекалено висока задлъжнялост и отстранена капиталова база). Накрая, поради причините, изложени в съображение 106, мярката е вероятно да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията.
- (109) Следователно Комисията заключава, че мярка 4 представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на Sургus Airways. Съгласно уведомлението помощта възлиза на 102,9 млн. евро. Комисията взема под внимание изявлението на кипърските органи, че евентуалното предоставяне на краткосрочен заем в размер на 10 млн. евро няма да бъде необходимо и следователно не включва заема в общия размер на помощта за реструктуриране. Що се отнася до датата на предоставяне, Комисията отбелязва, че мярка 4 е била предоставена на траншове.
- (110) Транш а) в размер на 31,33 млн. евро (участие на държавата в увеличението на капитала през 2012 г.) е бил отпуснат, както следва:

Таблица 6

Дати на предоставяне на участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
3,0	12 септември 2012 г.
3,0	20 септември 2012 г.
5,0	26 септември 2012 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
4,0	11 октомври 2012 г.
16,33	28 декември 2012 г.
Общо: 31,33	

- (111) Транш б) в размер на 34,5 млн. евро (заемът, представляващ помощ за оздравяване) е бил отпуснат, както следва:

Таблица 7

Дати на предоставяне на държавния заем, представляващ помощ за оздравяване, през 2013 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
3,0	22 януари 2013 г.
5,0	29 януари 2013 г.
3,5	28 февруари 2013 г.
10,0	2 май 2013 г.
13,0	26 юли 2013 г.
Общо: 34,5	

- (112) По отношение на другите трансове на мярка 4, т.е. транс в), изискването на държавната гаранция и последващото конвертиране на дълга от 28,5 млн. евро в собствен капитал, и транс г) — покриването от 8,6 млн. евро от дефицита на взаимоспомагателния фонд, Комисията не разполага с индикации, че те вече са предоставени.

5.1.2. Мярка 3

- (113) Комисията взема предвид поясненията, предоставени от кипърските органи през септември 2013 г., че никаква компенсация *ex gratia* не е била и няма да бъде предоставена на съкратените служители.
- (114) Почти една година по-късно в писмото си от август 2014 г. кипърските органи посочиха, че през май/юни 2014 г. кипърското правителство е решило по социално-икономически съображения да обезшети пряко бивши служители на Sargus Airways, които вече са подали оставка или са били съкратени. Решението е било взето и обезщетенията са били изплатени едва след като оставките и уволненията са били приключени. Всички правни задължения на Sargus Airways към тези служители са били изплатени изцяло от самото дружество.
- (115) Според кипърските органи оставките и уволненията на служители на Sargus Airways съгласно плана за реструктуриране от 2013 г. са били изпълнени без никакви допълнителни компенсации, предложени от правителството на Кипър. Вместо това те са взели *ex post* решение за пряко обезщетяване на бивши служители на Sargus Airways.
- (116) Поради това изглежда, че първоначалните намерения на кипърските органи да предоставят компенсация *ex gratia* на служителите, които предстои да бъдат съкратени, са били изоставени и поради това Комисията смята, че не е необходимо да се прави заключение относно квалификацията на държавна помощ по мярка 3.

5.1.3. Мярка 5

- (117) Сумата от 269 317,94 EUR е била предоставена на Sargus Airways през 2010 и 2011 г. посредством схема за държавна помощ, която позволява субсидии от държавния бюджет за избрани предприятия с цел обучение. Следователно Комисията заключава, че мярка 5 представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на Sargus Airways. Тази оценка не се оспорва от кипърските органи.

- (118) Помощта за обучение е отпусната на Surgus Airways за 303 проекта за обучение през годините 2010 и 2011. Въпреки това кипърските органи не са предоставили детайли за датите на предоставяне за всеки проект.

5.1.4. Заключение относно наличието на държавна помощ

- (119) В светлината на гореизложеното Комисията смята, че не е необходимо да се оценява дали мярка 3 представлява държавна помощ. Комисията смята, че мерки 1, 2, 4 и 5 представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (120) Общият размер на държавната помощ, съдържаща се в мерки 1, 2 и 4, възлиза на 102,9 млн. евро. Първите два транша, т.е. 65,83 млн. евро, вече са били предоставени на различни дати в периода между 12 септември 2012 г. и 26 юли 2013 г.
- (121) Държавната помощ, съдържаща се в мярка 5, възлиза на 269 317,94 EUR и е била предоставена през периода 2010 — 2011 г.

5.2. НЕПРАВОМЕРНА ПОМОЩ

- (122) Мерки 1, 2 и следователно мярка 4 представляват държавна помощ и са предоставени в нарушение на задълженията за уведомяване и непредприемане на действия, установени в член 108, параграф 3 от Договора. Същото важи и за мярка 5. Следователно всяка от тези мерки представлява неправомерна държавна помощ.

5.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

- (123) След като някои мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тяхната съвместимост трябва да бъде оценена по отношение на изключенията, предвидени в параграфи 2 и 3 от този член. Съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз държавите членки трябва да изтъкнат възможни основания за съвместимост и да докажат, че условията за такава съвместимост са изпълнени ⁽²¹⁾.
- (124) Кипърските органи първоначално бяха на мнение, че мярка 1 не включва държавна помощ и подадоха уведомление относно мярка 2 за помощ за оздравяване. Въпреки това след първата официална процедура по разследване и съмненията, изразени от Комисията, както и предлаганото неизплащане на заема за оздравяване по мярка 2, кипърските органи впоследствие заявиха, че мерки 1, 2 и 4 са съвместими като помощ за реструктуриране в съответствие с Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (125) По-специално кипърските органи изпратиха предварително уведомление за план за реструктуриране на 22 юли 2013 г. и уведомление за актуализиран план на 23 октомври 2013 г. По-късно те изпратиха допълнителни разяснения. Въпреки това основните допускания и идеи на плана за реструктуриране от 2013 г. останаха непроменени след уведомлението от 23 октомври 2013 г.
- (126) Що се отнася до мярка 5, кипърските органи заявиха, че тя е съвместима помощ за обучение съгласно ОРГО. Въпреки това Комисията установи, че Surgus Airways е било предприятие в затруднено положение от 2009 г. насам, в съответствие с информацията на кипърските органи. Съгласно член 1, параграф 6, буква в) от ОРГО предприятията в затруднено положение са изключени от неговото приложно поле. Поради това Surgus Airways не е отговаряло на условията за помощ за обучение от 2009 г. насам.
- (127) В допълнение, съгласно точка 20 от Насоките за оздравяване и реструктуриране „едно предприятие в затруднение не може да бъде разглеждано като подходящо средство за изпълнение на други обществени цели до момента, до който не бъде осигурена неговата жизнеспособност. Следователно Комисията е на мнение, че помощите за предприятия в затруднение могат да допринесат за развитието на икономическата дейност, без това сериозно да засегне търговията до степен, противоречаща на интересите на Общността, само ако са изпълнени условията на настоящите насоки.“ Затова Комисията може да оцени мярка 5 само като помощ за реструктуриране в рамките на плана за реструктуриране от 2013 г.
- (128) Като се има предвид, че само едно основание за съвместимост е подходящо за мерки 1, 2, 4 и 5, Комисията смята, че е уместно да се направи оценка на всички мерки, взети заедно. За да извърши тази оценка, Комисията ще се позовава по-специално на точки 31 — 77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.

⁽²¹⁾ Решение от 28 април 1993 г. по дело Италия/Комисия, C-364/90, Recueil, стр. I-2097, точка 20.

5.3.1. Допустимост — предприятие в затруднено положение

- (129) В решението от 6 март 2013 г. (съображения 41 — 46) Комисията достигна до предварителното заключение, че Sургus Airways е предприятие в затруднение след 2010 г. Това предварително заключение беше потвърдено в решението от 4 февруари 2014 г. (съображения 83 и 84). Впоследствие кипърските органи признаха, че Sургus Airways е предприятие в затруднение от 2009 г. насам.
- (130) Според информацията от публично достъпните финансови отчети, основните финансови данни на Sургus Airways от 2009 г. насам са следните:

Таблица 8

Основни финансови данни на Sургus Airways за 2008 г. първо полугодие—2012 г. (в млн. евро)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г. 1-во полугод (*).
О борот	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
Печалба преди данъчно облагане	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Регистриран капитал	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Собствен капитал	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(*) Предприятие Sургus Airways не е публикувало финансови отчети след първата половина на 2012 г.

- (131) Точка 10, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. гласи, че дружество с ограничена отговорност се смята за предприятие в затруднение, „когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца“.
- (132) Освен това съгласно точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. едно предприятие може да бъде смятано за намиращо се в затруднение, „когато са налице обичайните признаци за предприятие в затруднение като например — нарастващи загуби, намаляващ оборот, увеличаваща се нереализирана продукция, свръхпроизводство, намаляващ паричен поток, нарастващи дългове, нарастващи лихвени проценти и намаляващи или нулеви нетни стойности на активите.“ Във връзка с това според съдебната практика на Общия съд „наличието на отрицателен собствен капитал [...] може да се приеме за важен показател, че дадено предприятие е в затруднено финансово положение“⁽²²⁾.
- (133) В точка 10, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се отразява предположението, че предприятие, което претърпява значителна загуба на своя регистриран капитал, няма да бъде в състояние да се справи със загуби, които почти със сигурност ще го принудят да преустанови дейността си в кратък или дългосрочен период от време. Комисията смята, че същата хипотеза се прилага *a fortiori* и за предприятие, което е изгубило целия си регистриран капитал и има отрицателна стойност на собствения капитал⁽²³⁾.
- (134) Както е посочено в таблица 8 по-горе, предприятие Sургus Airways е имало отрицателна стойност на собствения капитал от 2011 г. нататък. Освен това собствения капитал вече е намалявал през 2009 г. и 2010 г. и е бил значително под нивото на регистрирания капитал. Що се отнася до точка 11, таблица 8 показва, че оборотът на Sургus Airways вече е намалявал, а загубите му са нараствали след 2009 г. През 2009 г. оборотът намалел с почти 21 % в сравнение с 2008 г., а предприятието отчете загуба (печалба преди данъчно облагане) в размер на 3,2 млн. евро. Тази тенденция се запази и през следващите години.
- (135) С оглед на гореизложеното и като се вземе под внимание представеното от кипърските органи (вж. съображение 68), Комисията стига до заключението, че Sургus Airways е било предприятие в затруднение от 2009 г. насам отчасти в съответствие с точка 10 (по-специално от 2011 г. насам), и във всеки случай — в съответствие с точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (136) Съгласно точка 33 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. „предприятието трябва да отговаря на изискванията за предприятие в затруднено положение в съответствие с настоящите насоки“. Следователно това условие е изпълнено.

⁽²²⁾ Решение от 3 март 2010 г. по съединени дела *Freistaat Sachsen/Комисия Т-102/07* и *MB Immobilien и MB System/Комисия Т-120/07*, Сборник, стр. II-585, точка 106.

⁽²³⁾ Вж. Решение 2008/716/ЕО на Комисията от 2 април 2008 г. относно държавна помощ С 38/07 (ex NN 45/07), предоставена от Франция в полза на *Arbel Fauvet Rail SA*, пар. 35 (ОВ L 238, 5.9.2008 г., стр. 27).

5.3.2. Продължителност на плана за реструктуриране от 2013 г. — Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

- (137) В точки 35 — 37 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се предвижда, че: „35. Планът за реструктуриране, чийто срок за изпълнение трябва да е възможно най-кратък, трябва да позволява възстановяване на дългосрочната рентабилност на предприятието в рамките на подходящ срок въз основа на реалистични предположения по отношение на бъдещите производствени условия. Следователно, помощта за реструктуриране трябва да е свързана с действащ план за реструктуриране, с който се ангажира държавата-членка. Планът трябва да бъде представен на Комисията с всички необходими уточнения, и по-точно маркетингово проучване. Подобрението на състоянието може да бъде извлечено главно от вътрешни мерки, предвидени в плана за реструктуриране; то може да се основава и на външни фактори като промени в цените и търсенето, над които дружеството няма особено влияние, но само ако очакванията за пазара са общоприети. Реструктурирането трябва да включва и изоставянето на дейностите, които биха останали структурно губещи дори и след реструктурирането.“
- (138) „36. Планът за реструктуриране трябва да описва обстоятелства, които са довели до затрудненията на дружеството, като по този начин осигури основа да се прецени дали предложените мерки са уместни. Той трябва да е взел предвид, *inter alia*, настоящото състояние и бъдещите перспективи за търсене и предлагане на съответния пазар на продукти, като включва сценарии за най-лошо възможно развитие, най-добро такова и средностатистически очаквания, а също и описание на специфичните силни и слаби страни на предприятието. Той трябва да позволява на предприятието да се развива чрез нова структура, която да му предлага перспективи за дългосрочна жизнеспособност и да му позволи да си стъпи на краката.
- (139) „37. Планът трябва да предвижда печалби, които след края на реструктурирането да позволят на дружеството да покрие своите разходи включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната възвращаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на реструктурираното предприятие да се конкурира на пазара въз основа на собствените си качества. Когато затрудненията на предприятието произтичат от грешки в корпоративното управление, трябва да се въведат подходящи изменения.“
- (140) Що се отнася до продължителността, планът за реструктуриране, за който е изпратено уведомление, обхваща периода от първата продажба на актив в контекста на собствения принос на предприятието към разходите за реструктурирането му през април 2012 г. до края на 2017 г. и предвижда да се възстанови рентабилността на Surlus Airways, считано от финансовата 2014 година. Така, продължителността на периода на реструктуриране съгласно уведомлението е пет години и шест месеца.
- (141) Комисията отбелязва, че това е по-дълго от периода на реструктуриране, одобрен от Комисията за други авиокомпании, който обикновено е пет години ⁽²⁴⁾.
- (142) Освен това Комисията отбелязва, че мярка 5 е била предоставена през периода 2010 — 2011 г. Като се има предвид, че мярка 5 е била предоставена по времето, когато предприятието вече е било в затруднено финансово положение, тя не е попадала в обхвата на ОРГО. Това означава, че тя е била несъвместима помощ за обучение или че би следвало да се смята за помощ за реструктуриране, чиято съвместимост би трябвало да бъде оценена в този контекст. При последния сценарий това би удължило периода за реструктуриране до приблизително седем години (и след това също следва да е част от плана за реструктуриране, за който е подадено уведомление).
- (143) Комисията може да приеме по-дълъг период на реструктуриране в обосновани случаи. В този случай обаче кипърските органи не са могли да обосноват причината, поради която предприятие Surlus Airways би се нуждаело от повече от пет години за приключване на своето реструктуриране. Действително, Комисията отбелязва, че „изгубеното“ време, описано от кипърските органи в съображение 72 поради закъсненията във вътрешния процес на вземане на решения на държавата ⁽²⁵⁾, е било под контрол на органите. Освен това за разлика от други случаи, в плана за реструктуриране от 2013 г. на Surlus Airways не се съдържа никоя от специфичните особености, приети по-рано от Комисията в решенията, посочени от кипърските органи, която би позволила на Комисията да заключи, че в този

⁽²⁴⁾ Вж. Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 179; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 131; Решение 2013/151/ЕС на Комисията от 19 септември 2012 г. относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — план за реструктуриране) (ОВ L 92, 3.4.2013 г., стр. 16), съображение 107 и Решение 2012/661/ЕС на Комисията от 27 юни 2012 г. относно държавна помощ № SA.33015 (2012/C), която Малта възнамерява да приведе в действие в полза на Air Malta plc. (ОВ L 301, 30.10.2012 г., стр. 29), съображение 93; Решение на Комисията от 29 юли 2014 г. по дело SA. 36874 (2013/N) по отношение на помощта за реструктуриране за LOT Polish Airlines S.A., все още непубликувано, съображение 241.

⁽²⁵⁾ Около четири месеца изтекоха между резолюцията на Съвета на директорите през февруари 2012 г. и одобрението на Съвета на министрите, на проект на закон, с който се позволява увеличаването на капитала през месец юни 2012 г. Освен това камарата на представителите поиска допълнителни условия, преди да одобри увеличението на капитала.

случай би могъл да бъде приет по-дълъг период на реструктуриране. Тези особености могат да бъдат например много голямо намаление на капацитета или особено малък пазарен дял⁽²⁶⁾.

- (144) Поради това Комисията не е съгласна, че срокът от пет години и шест месеца (а още по-малко — седем години) е разумен по отношение на Surgus Airways.
- (145) Що се отнася до съдържанието на плана за реструктуриране от 2013 г., Комисията отбелязва, че кипърските органи не са взели в достатъчна степен предвид съмненията, изразени в решението от 4 февруари 2014 г.
- (146) По-специално, кипърските органи поддържаха, че планът е отчетел ефективността от запазената мрежа и потенциалната загуба на потребителското търсене, че не е съществувал риск от неблагоприятни колебания на цената на горивото и на обменния курс EUR/USD въз основа на техните колебания през последните години. Освен това те твърдяха, че предвиденото финансово състояние на предприятието е било задоволително в сравнение с лошите му резултати в миналото. Те посочиха елементи на плана за реструктуриране от 2013 г., които са се развили по-добре от очакваното, като например предоговарянето на таксите за наземно обслужване на летище Ларнака.
- (147) В решението си от 4 февруари 2014 г. Комисията обаче изрази съмнения, тъй като имаше основания да смята, че много предположения от плана за реструктуриране от 2013 г. не са били достатъчно предпазливи с оглед на опита си с други планове за реструктуриране в авиационния сектор, като се имат предвид конкурентната ситуация на пазара и общият принцип, че за да е надежден процесът на реструктуриране, трябва да се вземе предвид и реалистична възможност за неблагоприятно развитие.
- (148) Всъщност Комисията отбелязва, че предположенията, направени от Surgus Airways, не са общоприети, нито пък са подкрепени от доказателства относно перспективите на пазара. Всъщност конкурентите оспориха тези предположения, особено по отношение на потенциалния натиск от страна на конкуренти относно предвидените маршрути, целящи реализиране на печалба, икономии на гориво и очакваните приходи от увеличението на цените на билетите.
- (149) Комисията отбелязва, че при базовия сценарий в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда предприятието да има положителна печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) в размер на 0,4 млн. евро още през 2014 г., която да се увеличи през следващите години. Комисията обаче отбелязва, че планът предполага, че не се начисляват лихви по дългове към трети страни и такива не се изплащат през целия период на реструктуриране. При все това, в плана за реструктуриране от 2013 г. само се посочва, че дългът към трети страни ще трябва да бъде разсрочен, без да се предоставят никакви подробности за това как ще бъде постигнато това. Търговските и другите задължения (с изключение дълга към Hellenic bank) в счетоводния баланс за периода 2013 — 2018 г. се очаква да останат на равнище от 27,9 млн. евро. Следователно размерът на дълга към трети страни е значителен и неуспехът в постигането на неговото реструктуриране може да има сериозни последствия за финансовите прогнози.
- (150) Комисията повтаря отново довода си, включени в решението от 4 февруари 2014 г., че в края на периода на реструктуриране Surgus Airways ще бъде предприятие с нулеви капиталови резерви и отрицателни общи резерви. Такова предприятие не може да се смята за жизнеспособно, тъй като няма да съществува реален предпазен марж.
- (151) Комисията отбелязва също така, че мерките, предложени в плана за реструктуриране от 2013 г., не изглеждат подходящи за отстраняване на обстоятелствата, които са довели до затрудненията на предприятието, посочени в уведомлението. По-специално планът предвижда запазване на три маршрута с нестопанска цел в Гърция и два в Близкия изток, въпреки факта, че тези два пазара са допринесли за затрудненията на предприятието. В плана се предвижда и запазване на най-малко четири маршрути в пряка конкуренция с нискотарифните авиокомпании, както и повишаване на цените на билетите. Накрая, според него се запазва поне един маршрут, който е засегнат в значителна степен от забраната за прелитане на Турция.

⁽²⁶⁾ В решението на Комисията от 22 февруари 2006 г. по дело N 464/2005, Помощ за реструктуриране в полза на AB Kauno ketaus liejykla, също цитирано от кипърските органи, Комисията одобри по-дълъг период на реструктуриране въз основа, наред с другото, на намаление на капацитета от 46 %. Surgus Airways ще намали капацитета си единствено с 35 %. Комисията одобри също така по-дълъг период на реструктуриране, като се вземат под внимание много малкият пазарен дял на предприятието, фактът, че мерките са настъпили преди страната да е счетена за функционираща пазарна икономика и драстичните оперативни мерки за реструктуриране (Решение на Комисията от 1 юни 2005 г. по дело N 584/2004, Помощ за реструктуриране в полза на AB Vingriai (OB C 187, 30.7.2005 г., стр. 15). Прецедентите, свързани със Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen и Stocznia Szczecińska, посочени от кипърските органи, също нямат връзка със случая, тъй като при първия прецедент помощта е била одобрена по предишни насоки за оздравяване и реструктуриране и е взела под внимание специфичното положение на предприятието, което първоначално е било държавна собственост, в бившата Източна Германия, а във втория случай помощ не е била одобрена.

- (152) При всички случаи планът за реструктуриране от 2013 г. не включва каквато и да било конкретна оценка на бъдещите перспективи за търсене и предлагане на съответните пазари, освен признанието за риска за конкурентен натиск по някои маршрути, които ще бъдат запазени.
- (153) Комисията отбелязва също така, че най-лошият сценарий не отчита в достатъчна степен слабостите на предприятието и рисковете, приложими на съответните пазари, някои от които бяха установени в самия план. Тези слабости и рискове включват натиска от страна на конкурентите, отклонението от ключовите параметри, които стоят в основата на финансовите прогнози на базовия сценарий (например средните приходи от пътник (доходност), цената на горивото, обменния курс USD/EUR, спада на търсенето), и икономическото положение на ключови пазари.
- (154) В действителност най-лошият сценарий отразява само намаление на приходите с 1 % и прогнозира положителна ЕВТ в размер едва на 0,3 млн. евро през 2016 и 2017 г. При все това, ако се реализира допълнителният риск, както се допуска в плана за реструктуриране от 2013 г., като например увеличение от 1 % на цената на нефта или промяна от 1 % в обменния курс EUR/USD, това ще бъде достатъчно, за да премахне предвидените печалби (вж. съображение 51). Тези рискове нарастват още повече от факта, че Sургus Airways не разполага с необходимото обезпечение, за да може да хеджира риска от цената на горивото или валутния риск. Освен това Комисията отбелязва, че за да се установи най-лошият възможен сценарий, при предишни дела за авиокомпани обикновено са разглеждани много по-големи отклонения от параметрите на базовия сценарий⁽²⁷⁾. Освен това рискът от значително увеличаване на конкуренцията, по-специално по маршрутите за Тел Авив и Москва, представляващи четвъртият и петият най-важен маршрут на Sургus Airways по отношение на броя на пътниците, не е бил взет под внимание, въпреки че е споменат изрично в плана за реструктуриране 2013. В допълнение към това, възможността от продължителна рецесия в Гърция и Кипър също е трябвало да бъде взета предвид.
- (155) Поради това Комисията стига до заключението, че планът за реструктуриране от 2013 г. не обръща достатъчно внимание на обстоятелствата, довели до затрудненията на Sургus Airways, не взема изцяло предвид бъдещите перспективи на пазара и не включва достоверен най-лош сценарий.
- (156) Накрая, Комисията отбелязва, че планът за реструктуриране от 2013 г. не се занимава с основните проблеми на бизнес модела на предприятието, което изглежда са допринесли за затрудненията му. Реструктурирането на Sургus Airways се основава на съществуващия бизнес модел на традиционна авиокомпания, предлагаща пълен набор от услуги, разчитаща предимно на посредници за продажбата на билети, като същевременно е в конкуренция с нискотарифни авиокомпани или предлагащи пълен набор от услуги авиокомпани с по-широка мрежа, повечето от които разчитат на директни продажби онлайн на билети.
- (157) Поради това Комисията заключава, че точки 35 — 37 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. не са изпълнени, тъй като i) продължителността на плана за реструктуриране от 2013 г. е необосновано дълга, ii), планът не възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на разумен срок и не се основава на реалистични предположения и iii) планът не отчита в достатъчна степен положението на пазара с различни сценарии.

5.3.3. Избягване на ненужно нарушаване на конкуренцията

- (158) Съгласно точки 38 — 42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., предприятие, което получава помощ за реструктуриране, трябва да предостави компенсаторни мерки за нарушенията на конкуренцията, извършени от държавната помощ. Тези мерки могат да включват продажба на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари и трябва да се отнасят до въздушни маршрути или продукти, които не реализират загуби.
- (159) Кипърските органи са предложили компенсаторни мерки, включително прекратяване или намаляване на капацитета на въздушни маршрути, които не реализират загуби, продажбата на два слота за LHR, както и намаляването на флота и на наличните седалко-километри (ASK).

⁽²⁷⁾ Вж. например решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 185; или Решение на Комисията от 29 юли 2014 г. по дело SA. 36874 (2013/N) по отношение на помощта за реструктуриране за LOT Polish Airlines S.A., все още непубликувано, съображение 234.

- (160) Комисията отбелязва, че продажбата на два слота в LHR — напълно координирано летище⁽²⁸⁾, може да се смята за достатъчно намаляване на бариерите за навлизане на конкуренти, особено предвид факта, че Sургus Airways ще спре изцяло полетите си до летището. Значителното намаляване на флота също е важен знак за намаляване на капацитета.
- (161) По отношение на маршрутите, които са предложени като компенсаторни мерки, Комисията винаги е приемала като компенсаторни мерки премахването или намаляването на капацитета в маршрути, които не реализират загуби, т.е. маршрути, които имат брутен положителен принос, като се вземат предвид променливите разходи⁽²⁹⁾.
- (162) Комисията обаче отбелязва, че маршрутът LCA-ATH, за който кипърските органи предложиха като компенсаторна мярка намаляване на капацитета, използван от Sургus Airways, е оказал отрицателен брутен принос и кипърските органи не предоставиха доказателства в подкрепа на аргумента си, че частта от маршрута, съответстваща на компенсаторната мярка (намаление на честотата с 4 полета седмично), не е реализирала загуби.
- (163) Комисията обаче отбелязва, че предложеното намаление от 24 % на ASK в сравнение с капацитета за 2012 г. е по-голямо, отколкото намалението на ASK, предложено в други случаи на реструктуриране на авиокомпаниите⁽³⁰⁾. Това означава, че дори ако намаляването на капацитета на маршрута LCA-ATH (представляващо едва 0,84 % от общия брой ASK) не бъде взето предвид, намаляването на ASK ще продължи да бъде достатъчно голямо.
- (164) Поради това Комисията заключава, че точки 38 — 42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. са изпълнени.

5.3.4. Помощ, ограничена до минимум: действителен принос, несвързан с помощта

- (165) Съгласно точки 43 — 45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. от получателите на помощта за реструктуриране се очаква да направят значителен принос към плана за реструктуриране от 2013 г. със собствени ресурси, който следва да се равнява на поне 50 % от разходите за реструктуриране за големи предприятия, като например Sургus Airways, освен при изключителни обстоятелства и в случаи на големи трудности. Собственият принос трябва да е действителен, т.е. да е съществен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци.
- (166) Комисията взема под внимание актуализираната сума на предложения собствен принос от 61,57 милиона евро. Тя представлява 41,8 % от общите разходи за реструктуриране, възлизащи на 147,4 милиона евро, и помощта за реструктуриране ще бъде адаптирана спрямо предоставения собствен принос, така че сборът от двете суми да покрива само разходите за реструктуриране.
- (167) Комисията отбелязва, че предложеният собствен принос от 41,8 % дори и в пълния си размер ще бъде под 50-процентния праг, определен в Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (168) Освен това Комисията отбелязва, че въз основа на таблица 5 от съображение 79 действително е била реализирана само продажбата на активи на стойност 55,67 милиона евро. Продажбата на останалите предложени елементи, например резервните части и Airbus A 320, не е била реализирана напълно и техните стойности не са подкрепени с експертиза.
- (169) Що се отнася до продажбата на резервни части, действителните постъпления до този момент (0,86 милиона евро) показват, че първоначалните оценки от 2 милиона евро през 2013 г. и 1,1 милиона евро през 2014 г. до голяма степен са били завишени. При липсата на експертна оценка на останалите резервни части, предвидени за продажба, и без други доказателства като споразумение, указващо ясно ангажимент за бъдеща покупка от купувача, възможните бъдещи постъпления от продажбите на резервни части не могат да бъдат взети предвид като достатъчно реален и съществен собствен принос.

⁽²⁸⁾ Напълно координираните летища са определени в член 2, буква ж) на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1). Според член 3, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 95/93 тези летища — поне през някои периоди — изпитват проблеми, свързани с капацитета.

⁽²⁹⁾ Вж. решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 194; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 143; Решение 2013/151/ЕС, съображение 130.

⁽³⁰⁾ Вж. решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 195; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 136.

- (170) Що се отнася до продажбата на Airbus A 320, който кипърските органи описват в писмото си от 11 май 2014 г. като „стар самолет“, четири от петте оферти, подадени през 2014 г., бяха оттеглени, а по петата оферта участникът в търга не е отговорил на ответното предложение на Sургus Airways. Тъй като кипърските органи не са представили експертна оценка на самолета, планираните приходи от неговата продажба в размер на 2,5 милиона евро не могат да се приемат за достатъчно реален и съществен собствен принос.
- (171) Освен това Комисията не е съгласна с кипърските органи и смята, че прехвърлянето на собственост към взаимоспомагателния фонд не може да се разглежда като действителен и съществен собствен принос. Както бе потвърдено от кипърските органи и установено в годишните сметки на дружеството, това е така, тъй като взаимоспомагателният фонд е контролиран от Sургus Airways независимо от правния му статут и средствата в него в крайна сметка са на разположение на дружеството, а дефицитът му е част от разходите за реструктуриране⁽³¹⁾. По тази причина, като прехвърля активи към взаимоспомагателния фонд, Sургus Airways не прави никакъв действителен собствен принос към разходите за своето реструктуриране.
- (172) С оглед на гореизложеното Комисията смята, че равнището на съществения и действителния собствен принос е 55,67 милиона евро, което представлява 37,8 % от разходите за реструктуриране.
- (173) Кипърските органи изтъкват, че собственият принос може по изключение да бъде под 50 % в случай на особени трудности. По-конкретно, те твърдят, че по-ниското равнище на собствен принос в случая на Sургus Airways може да бъде обосновано с икономическата и финансова криза, както и със забраната за прелитане през турско въздушно пространство, което представлява допълнителна тежест за дружеството.
- (174) Комисията взема под внимание особеното положение на кипърската икономика и признава, че продажбата на активи в такава ситуация може да се окаже труден процес. Комисията отбелязва обаче, че Sургus Airways развива дейността си на международен и ликвиден пазар, защото потенциалните купувачи на неговите активи, включително самолетите, слотове и резервни части, могат да произхождат от всяка част на света и поради това могат и да не са засегнати от положението в кипърската икономика, тъй като те могат по-лесно да получат финансиране и могат да прехвърлят активите или да ги използват, без да са обвързани с Кипър.
- (175) Освен това забраната за прелитане над Турция е била в сила в продължение на много години и по никакъв начин не е свързана с продажбата на авиационни активи, които могат да бъдат използвани другаде. Освен това значителното намаление на капацитета е от значение за конкурентите, докато собственият принос има за цел да ограничи нуждата от държавна помощ и да се покаже, че пазарите вярват във възможността жизнеспособността да бъде възстановена.
- (176) Накрая, въпреки че Комисията прие въз основа на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. собствен принос от едва 40 % от разходите за реструктуриране, поради изключителни обстоятелства⁽³²⁾, той все пак надвишаваше равнището на собствения принос на Sургus Airways.
- (177) Поради това Комисията заключава, че условията от точки 43 — 45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. не са изпълнени. Планът за реструктуриране от 2013 г. не ограничава помощта до необходимия минимум, тъй като той не включва достатъчно голям, съществен и действителен собствен принос към разходите за реструктуриране на Sургus Airways.

5.3.5. Специални условия във връзка с дружества в подпомагани региони

- (178) В Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се предвижда, че условията за разрешаване на помощ могат да бъдат по-малко строги спрямо изпълнението на компенсаторните мерки и големината на приноса на получателя, когато това е обосновано от съображения, свързани с регионалното развитие, и по-специално ако получателят на помощта е разположен в подпомаган регион.

⁽³¹⁾ От устава на Sургus Airways и от неговите годишни отчети става ясно, че то управлява редица планове за пенсионно осигуряване, включително взаимоспомагателния фонд и че дружеството поема отговорността стойността на взаимоспомагателния фонд да бъде запазена, като този пасив е включен в задълженията и провизиите на дружеството. Освен това дружеството гарантира покупателната способност на пенсиите, така че те да не слизат под определен общ минимум.

⁽³²⁾ Вж. Решение 2010/175/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. относно държавна помощ C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 и PL 34/04), приведена в действие от Полша в полза на Stocznia Gdańsk (OB L 81, 26.3.2010 г., стр. 19), съображение 276.

- (179) В случая с Кипър за периодите 2007 — 2013 г. и 2014 — 2020 г. два региона, обхващащи заедно 50 % от населението на Кипър, са допустими за получаване на регионална инвестиционна помощ съгласно дерогацията от разпоредбите на член 107, параграф 3, буква в) от Договора (западната и източната зона) ⁽³³⁾. Кипърските органи изтъкнаха също, че Кипър има редица териториални характеристики, които оказват влияние върху социално-икономическото му развитие, а именно периферното му разположение и неговата зависимост от въздушния и морския транспорт. Накрая, те заявиха, че поради икономическата рецесия в Кипър островът заслужава в още по-голяма степен да бъде третиран като подпомаган регион.
- (180) Комисията отбелязва, че седалището на Cyprus Airways е в Никозия — град, който не е разположен в някой от двата подпомагани региона на Кипър. Летище Larnaca, вероятно основният център за дейността на Cyprus Airways, също не се намира в някой от тези подпомагани региони. Освен това Комисията отбелязва, че с цел да се осигурят равнопоставени условия на конкуренция статут на подпомаган регион може да бъде даден само с решение на Комисията в съответствие с критериите в приложимите Насоки за регионална помощ, а не въз основа на други териториални характеристики или икономическа рецесия.
- (181) Поради това Комисията не може да приеме по-малко строги условия по отношение на критериите за предоставяне на помощ.

5.3.6. Принципът на еднократна помощ

- (182) Според точка 73, раздел 3.3 от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощ за оздравяване и/или реструктуриране следва да се отпуска еднократно, „когато са изтекли по-малко от 10 години от предоставянето на помощта за оздравяване или периодът за реструктуриране е изтекъл или ако прилагането на плана за реструктуриране е било спряно (в зависимост от това кое от двете е настъпило последно), Комисията няма да разрешава допълнителна помощ за оздравяване или реструктуриране“. Това условие е известно като принципа за еднократна помощ.
- (183) Изключение от този принцип е предвидено в точка 73, буква в) от раздел 3.3 [моля, потвърдете]:
- „[...]
- в) при изключителни и непредвидени обстоятелства.“
- (184) През 2007 г. Комисията одобри помощ за реструктуриране на Cyprus Airways въз основа на план за реструктуриране. Поради това съгласно принципа за еднократната помощ понастоящем Cyprus Airways по принцип не отговаря на условията за получаване на допълнителна помощ за реструктуриране и Комисията изрази съмнения дали в настоящия случай са налице изключителни и непредвидени обстоятелства по смисъла на точка 73, буква в).
- (185) Въпреки обстойните коментари по този въпрос след откриването на две официални процедури по разследване кипърските органи не бяха в състояние да обосноват защо Cyprus Airways е било изправено пред изключителни и непредвидими обстоятелства, поради които допълнителната помощ за реструктуриране би била оправдана ⁽³⁴⁾.
- (186) По-специално забраната за прелитане на въздушното пространство на Турция датира от 1974 ⁽³⁵⁾ г. и Кипър е въвел одобрена схема за компенсация на допълнителните разходи, възникнали за всички засегнати въздушни превозвачи, включително за Cyprus Airways (вж. съображение 23). По тази причина това събитие не може бъде квалифицирано като извънредно и непредвидимо обстоятелство и кипърските органи не представиха нови доказателства по този въпрос.

⁽³³⁾ Вж. решение на Комисията от 24 януари 2006 г. по дело N 814/06 относно Картата на регионалните помощи 2007 — 2013 г. (ОВ С 68, 24.3.2007 г., стр. 28).

⁽³⁴⁾ Кипърските органи се позовават на решението относно помощта за оздравяване в полза на Air Malta, в което изключителните обстоятелства са били признати и помощ за оздравяване е била разрешена в срок, по-кратък от 10 години, считано от получаването на предходна помощ за реструктуриране (Решение на Комисията от 15 ноември 2010 г. по дело N 504/2010 — Air Malta plc — Помощ за оздравяване, ОВ С 102, 2.4.2011 г., стр. 4). Комисията отбелязва, че са налице значителни различия между настоящия случай и Air Malta. В случая с Air Malta предходната мярка е била изпълнена през месец април 2004 г., преди присъединяването на Малта към ЕС, и поради това тя не е подлежала на одобрение от страна на Комисията. Малтийските органи твърдят, че мярката от 2004 г. е съответствала на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и следователно не е представлявала държавна помощ. Поради нуждата от спешно одобрение на помощта за оздравяване Комисията не бе в състояние да достигне до окончателно заключение относно наличието на помощ в мярката от 2004 г. Въпреки това в последващото решение относно помощта за реструктуриране (Решение 2012/661/ЕС) Комисията заключи, че мярката от 2004 г. не е представлявала държавна помощ. В настоящия случай няма никакво съмнение, че през 2007 г. Cyprus Airways е получило помощ за реструктуриране. Освен това едно от изключителните обстоятелства, приети от Комисията, се е отнасяло до факта, че към момента на мярката от 2004 г., достъпът до международното летище в Малта се е уреждал изключително от двустранни споразумения относно правата за въздушен превоз, докато през 2010 г. достъпът е бил отворен за всички въздушни превозвачи от ЕС. Между 2007 г. и настоящия момент не е имало такава основна промяна по отношение на достъпа до кипърските летища. И накрая, докато повече от половината от въздушния транспорт на Малта е зависел от Air Malta, дялът на Cyprus Airways във въздушния транспорт на Кипър е бил само 15 % през 2012 г. и оттогава още е намалял.

⁽³⁵⁾ Вж. Решение на Комисията от 27 юни 2012 г. по дело SA.32523 (2011/N), точка. 11.

- (187) По подобни причини експлоатацията на „нелегално“ летище в северната част на Кипър също не може да се разглежда като изключително и непредвидимо събитие, тъй като възможността туристи да пътуват до северната част на Кипър и от нея съществува поне от 2004 г. насам.
- (188) Комисията не е съгласна също с кипърските органи, че навлизането на конкурент, бил той нискотарифен превозвач или традиционна авиокомпания, може да се разглежда като изключително и непредвидимо обстоятелство, предвид на това, че Sурgrus Airways работи в либерализиран сектор и при условие че неговите конкуренти извършват дейността си законно. Що се отнася до твърдението, че кипърската държава субсидира конкуренти на Sурgrus Airways, Комисията не е получила никакви доказателства за това твърдение. При всички случаи Комисията подчертава, че не може да се претендира, че държавата трябва да предостави държавна помощ на Sурgrus Airways за компенсирането на вредните последици от предполагаема мярка, въведена от самата държава, която мярка тя определя като изключително и непредвидено обстоятелство.
- (189) Що се отнася до вълненията в Близкия изток, Комисията смята, че тази ситуация не може да се разглежда като изключителна, предвид на това, че тези вълнения продължават от много десетилетия в някои части на региона. Що се отнася до икономическото въздействие на последните размирици, на които се позовават кипърските органи, а именно „Арабската пролет“, годишните доклади на Комисията показват, че приходите от маршрутите, свързващи Кипър с Близкия изток и Персийския залив, изглежда представляват обикновено около 10 % от общите приходи на Sурgrus Airways. Поради това дори значителен спад на трафика би оказал сравнително малко (макар и „не пренебрежимо“) въздействие, тоест той би засегнал максимум 10 % от общите приходи на Sурgrus Airways.
- (190) Що се отнася до влошаването на гръцката и кипърската икономика, Комисията признава тези събития, както и евентуалния спад в средната тарифа за гръцките полети. Комисията обаче припомня, че Sурgrus Airways разшири своите вътрешни полети в Гърция от 2011 до 2013 г. и по този начин съзнателно увеличи експозицията си спрямо гръцкия пазар.
- (191) От наличните доказателства в плана за реструктуриране от 2013 г. и информацията, предоставена от конкуренти, е видно, че общият обем на пътничопотока на кипърския пазар се е увеличил от 2009 г. насам, докато пазарният дял на Sурgrus Airways е намалял. Освен това другите авиокомпани, извършващи дейност в региона, също са се сблъскали с икономическата криза, но са адаптирали своите ценовата си политика и мрежа, за да останат на пазара. Всъщност Ryanair изтъкна, че дори е постигал растеж на тези пазари.
- (192) С оглед на гореизложеното Комисията смята, че Sурgrus Airways, макар и да е признало рисковете чрез ясни, макар и „общи“ формулировки в годишните доклади за 2007, 2008 и 2009 г. ⁽³⁶⁾, и въпреки наличните варианти, не е успяло да направи необходимите корекции в своята дейност, за да избегне влиянието на икономическото влошаване на основните си пазари и не е успяло да се възползва от нови пазари, като са направили конкурентите му. По тази причина тези последици не могат да се квалифицират като изключително и непредвидимо обстоятелство, а по-скоро следва да бъдат отдадени на лошото управление и слабите резултати на Sурgrus Airways.
- (193) Поради това Комисията заключава, че изключението, предвидено в раздел 3.3, точка 73, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., не е спазено и че помощта за реструктуриране на Sурgrus Airways нарушава принципа за еднократната помощ.

5.3.7. Заключение

- (194) С оглед на горепосоченото Комисията смята, че в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора Кипър неправомерно е привел в действие мерки 1, 2, 4 и 5 в полза на Sурgrus Airways.
- (195) Освен това Комисията смята, че мерки 1, 2, 4 и 5 и планът за реструктуриране от 2013 г. не отговарят на условията на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. Комисията не установи други основания за съвместимост и кипърските органи също не заявиха алтернативно основание за съвместимостта на мерките (с изключение на прилагането на ОРГО към помощта за обучение — мярка 5). Следователно Комисията смята, че помощта е несъвместима с вътрешния пазар.

⁽³⁶⁾ Вж. годишния доклад за 2007 г., стр. 97, годишния доклад за 2008 г., стр. 88, годишния доклад за 2009 г., стр. 91.

5.4. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (196) Съгласно Договора и установената съдебна практика на Съда Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар⁽³⁷⁾. Също съгласно установената практика на Съда наложено на държава членка с решение на Комисията задължение да отмени несъвместима с вътрешния пазар помощ има за цел да върне съществуващото преди това положение⁽³⁸⁾.
- (197) В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, с което се е ползвал спрямо конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена⁽³⁹⁾.
- (198) В съответствие със съдебната практика член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽⁴⁰⁾ гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя [...]“.
- (199) По този начин, като се има предвид, че въпросните мерки възлизат общо на 66 099 317,94 евро (31,33 млн. евро под формата на участие на държавата в увеличението на капитала (мярка 1), 34,5 милиона евро под формата на заем, представляващ помощ за оздравяване (мярка 2) и 269 317,94 евро под формата на помощ за обучение (мярка 5) са били приведени в действие в нарушение на член 108 от Договора, и следва да се считат за неправомерна и несъвместима помощ, те трябва да бъдат възстановени с цел пазарът да се върне към положението, което е съществувало преди те да бъдат отпуснати. Възстановяването следва да обхваща периода от възникването на предимството за получателя, т.е. когато помощта е предоставена на разположение на получателя, до момента на действителното ѝ възстановяване, като в подлежащите на възстановяване суми се включват лихвите, начислени до действителното възстановяване.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (200) Що се отнася до мярка 3, процедурата, определена в член 108, параграф 2 от Договора, е станала безпредметна, тъй като Кипър не е изпълнил мярката.
- (201) Комисията констатира, че мерки 1, 2, 4 и 5, свързани с участието на държавата в увеличението на капитала, заема, представляващ помощ за оздравяване, помощта за реструктуриране и съответно помощта за обучение представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и са несъвместими с вътрешния пазар, тъй като не са били спазени съответните условия от Насоките за оздравяване и реструктуриране и не са установени други основания за съвместимост.
- (202) Що се отнася до мерки 1, 2, 4 и 5, Комисията констатира, че Кипър ги е привел в действие неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
- (203) Накрая, Комисията отбелязва, че кипърските органи са се съгласили с приемането и уведомяването за настоящото решение на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Официалната процедура по разследване по член 108, параграф 2 от Договора, открита на 6 март 2013 г., във връзка с потенциална компенсация *ex gratia* от Кипър в полза на Sургус Airways, е станала безпредметна, тъй като Кипър се е отказал от мярката. С настоящото тази процедура се закрива.

⁽³⁷⁾ Вж. Решение на Съда от 12 юли 1973 г. по дело *Комисия/Германия*, C-70/72, Recueil, стр. 813, точка 13.

⁽³⁸⁾ Вж. Решение на Съда от 14 септември 1994 г. по съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, *Испания/Комисия*, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

⁽³⁹⁾ Вж. решение от 12 декември 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97 Recueil, стр. I-030671, точки 64 и 65.

⁽⁴⁰⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

Член 2

Държавната помощ в размер на поне 66 099 317,94 евро, съставена от: 31,33 милиона евро под формата на участие на държавата в увеличението на капитала, 34,5 милиона евро под формата на заем, представляващ помощ за оздравяване, и 269 317,94 евро под формата на помощ за обучение, неправомерно отпусната от Кипър на Sургус Airways в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 3

Допълнителна държавна помощ освен сумите, посочени в член 2, които Кипър е отпуснал или възнамерява да отпусне на Sургус Airways в контекста на мярка 4, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 4

1. Кипър възстановява от получателя несъвместимата помощ, посочена в член 2. Той възстановява от получателя и всякаква допълнителна помощ, посочена в член 3.
2. Подлежащите на възстановяване суми включват лихвите, начислени от момента, от който помощта е била на разположение на получателя, до действителното ѝ възстановяване.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията⁽⁴¹⁾ и Регламент (ЕО) № 271/2008⁽⁴²⁾ за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Що се отнася до мярка 4, Кипър информира Комисията дали е предоставил допълнителни суми над посочените в член 2 в контекста на тази мярка и уведомява също Комисията за точните отпуснати суми и датите, на които са били отпуснати.
5. Що се отнася до мярка 5, Кипър информира Комисията относно датите, на които са били предоставени отделните суми.
6. Кипър отменя мярка 4 и анулира всички неизвършени плащания от помощта, посочена в членове 2 и 3, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 5

1. Възстановяването на помощта, посочена в членове 2 и 3, е незабавно и ефективно.
2. Кипър прави необходимото настоящото решение да бъде изпълнено в срок от четири месеца след датата, на която е уведомен за него.

Член 6

1. До два месеца след уведомяването за това решение Кипър изпраща следната информация:
 - а) информацията, изисквана по член 4, параграфи 4 и 5;
 - б) общата сума (главница и лихви по възстановяването), която получателят трябва да възстанови⁽⁴³⁾;
 - в) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - г) документи, доказващи, че на получателя е наредено да възстанови помощта.
2. Кипър уведомява Комисията за напредъка по предприетите национални мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 2 и член 3. При поискване от страна на Комисията той незабавно предоставя информация за вече предприетите и планираните мерки с цел спазване на настоящото решение. Кипър предоставя също подробна информация относно размера на помощта и лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

⁽⁴¹⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

⁽⁴²⁾ Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

⁽⁴³⁾ Тази информация следва да бъде представена под формата на таблицата, приложена към настоящото решение и представляваща приложение.

Член 7

Адресат на настоящото решение е Република Кипър.

Съставено в Брюксел на 9 януари 2015 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ЗА РАЗМЕРА НА ПОЛУЧЕНАТА ПОМОЩ, ПОДЛЕЖАЩАТА НА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ ПОМОЩ И ПОМОЩТА, КОЯТО ВЕЧЕ Е ВЪЗСТАНОВЕНА (ВСИЧКИ СУМИ СА В ЕВРО)

Наименование на получателя — мярка	Общ размер на получената помощ	Общ размер на подлежащата на възстановяване помощ (главница)	Общ размер на вече възстановената сума	
			главница	лихва по възстановяването
Сургус Airways — държавно участие в увеличението на капитала	31 330 000 ⁽¹⁾	31 330 000		
Сургус Airways — заем, представляващ помощ за оздравяване	34 500 000 ⁽²⁾	34 500 000		
Сургус Airways — помощ за обучение	269 317,94 ⁽³⁾	269 317,94		
[Моля, коригирайте, ако по мярка 4 е отпусната друга помощ]				

⁽¹⁾ Сума, както е посочена в съображение 110 от решението.

⁽²⁾ Сума, както е посочена в съображение 111 от решението.

⁽³⁾ Сума, както е посочена в съображение 117 от решението.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1074 НА КОМИСИЯТА**от 19 януари 2015 година****относно държавна помощ SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Италия —****допълнителна компенсация в полза на CSTR за предоставяне на обществена услуга**

(нотифицирано под номер C(2015) 74)

(само текстът на италиански 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,

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора италианските органи съобщиха с електронно уведомление от 5 декември 2012 г. за допълнителна компенсация, предоставена на Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici SpA (наричано по-нататък „CSTR“) с решение на Consiglio di Stato (Върховния административен съд на Италия) за предоставяне на пътнически транспортни услуги с автобус въз основа на концесии, предоставени от италианския регион Кампания („региона“) в периода 1997 — 2002 г. („разглеждания период“).
- (2) Уведомлението беше заведено като дело номер SA.35842 и считано от 13 декември 2012 г. делото се третира като необявена помощ, тъй като съгласно информацията, с която Комисията разполага, регионът е бил задължен да изплаща допълнителната компенсация на CSTR до 7 декември 2012 г., т.е. след като италианското правителство е уведомило Комисията за мярката, но преди Комисията да е приела решение.
- (3) С писмо от 20 февруари 2014 г. Комисията уведоми Италия, че е решила да открие процедурата, посочена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на помощта („решението за откриване“).
- (4) Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽¹⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно мярката.
- (5) Италианските органи представиха своето мнение относно решението за откриване с писма от 21 и 25 март 2014 г.
- (6) Единствената трета страна, която представи мнение относно решението за откриване, беше CSTR, получателят на помощта. Неговите мнения бяха получени на 25, 26, 27 и 28 март 2014 г.
- (7) Италия не предостави мнения относно становищата на трети страни.
- (8) Италианските органи предоставиха допълнителна информация с писмо от 15 септември 2014 г., след като Комисията одобри искането за удължаване на крайния срок.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА**2.1. ДРУЖЕСТВО**

- (9) CSTR е частно дружество с ограничена отговорност, което предоставя местни обществени транспортни услуги въз основа на регионални и общински концесии. По-специално според италианските органи CSTR управлява мрежа от автобусни маршрути като концесионер за региона през целия разглеждан период, като покрива приблизително 9 млн. километра годишно.

⁽¹⁾ Решение на Комисията от 20 февруари 2014 г. относно държавна помощ SA.35842 (2012/NN) — Италия — Компенсация за CSTR във връзка със задължение за обществени услуги (ЗОУ) (ОВ С 156, 23.5.2014 г., стр. 39).

- (10) Съгласно предоставената от италианските органи информация регионът вече е изплатил 131 632 525,80 EUR на CСТP за горепосочените услуги в рамките на разглеждания период, от които 125 869 212,47 EUR за обслужване и управление на услугата и 5 763 313,32 EUR за инвестиции. Тъй като изглежда, че тази компенсация е била изплатена на CСТP повече от десет години преди Комисията да изпрати първото си искане за информация до Италия, въпросната компенсация няма да се разглежда в настоящата процедура ⁽²⁾.
- (11) В допълнение към получените горепосочени суми CСТP е поискало допълнителна компенсация от региона в размер на 14 545 946 EUR въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета ⁽³⁾ поради икономически неизгоди, от които предполагаемо е било засегнато в резултат на задълженията за обществени услуги (ЗОУ), с които предполагаемо е било натоварено.
- (12) През 2008 г. регионалният административен съд в Салерно е отхвърлил иска на CСТP за допълнителна компенсация на основание Регламент (ЕИО) № 1191/69. Съдът постанови, че съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 ⁽⁴⁾ CСТP няма право да иска компенсация за икономически неизгоди в резултат от налагането на ЗОУ, ако не е поискало предварително преустановяването на тези ЗОУ.

2.2. РЕШЕНИЯ НА CONSIGLIO DI STATO

- (13) С решение от 27 юли 2009 г. (Sentenza № 4683/09) Consiglio di Stato прие за допустима жалбата на CСТP срещу решението на регионалният административен съд в Салерно и постанови, че CСТP следва да получи допълнителна компенсация за предоставената от него обществена услуга в съответствие с членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69. В това решение не се определя конкретно с кой правен акт и под каква форма са били наложени ЗОУ, но се подчертава, че не може да се отхвърля иск на предприятие, предоставящо обществена услуга, за възстановяване на реално понесените разходи при изпълнението на тази услуга. В допълнение към това Consiglio di Stato постанови, че CСТP следва да получи компенсация за предоставяне на обществена услуга дори при липсата на предварително искане за прекратяване на ЗОУ.
- (14) Според Consiglio di Stato точният размер на допълнителната компенсация, дължима на CСТP, трябва да се определи от региона въз основа на надеждни данни от счетоводните сметки на дружеството, които показват разликата между разходите, дължащи се на дяла на дейностите на CСТP, свързан със ЗОУ, и съответните приходи. Регионът обаче заяви, че не е в състояние да направи това поради липса на ясни и надеждни данни.
- (15) С Определение (*ordinanza*) № 8736/2010 от 13 декември 2010 г. Consiglio di Stato назначи експерт, който да се заеме с тази задача. Според италианските органи, този експерт не е могъл да определи размера на дължимата компенсация и само с помощта на допълнителен експерт, назначен от Consiglio di Stato със Заповед № 5897/2011 от 7 ноември 2011 г., е изчислена определена сума на компенсацията с помощта на „индуктивен метод“, както е поискано от Consiglio di Stato със Заповед № 3244/2011 от 25 юли 2011 г. Въз основа на тези изчисления експертите заключиха, че CСТP е получило недостатъчна компенсация само за 1998 г. в резултат на прилагането на формулата, предвидена в член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 (т.е. тарифно задължение). Експертите не могат да използват индуктивен метод за изчисляване на недостатъчна компенсация (ако има такава) въз основа на член 10 (т.е. задължение за експлоатиране или изпълнение) на същия регламент поради липсата на надеждни данни и риска, че такъв метод би дублирал компенсацията, изчислена в съответствие с член 11. По този начин експертите негласно са приели, че регионът е наложил тарифно задължение на CСТP.

⁽²⁾ Комисията припомня, че съгласно член 15 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1) правомощията на Комисията за възстановяване на помощ са предмет на давностен срок от десет години, който започва да тече в деня, в който неправомерната помощ е предоставена на получателя, било като индивидуална помощ или като помощ по схема за помощ. Всяко действие, предприето от Комисията или от дадена държава членка, която действа по искане на Комисията, по отношение на неправомерната помощ, прекъсва давностния срок.

⁽³⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 гласи: „Транспортните предприятия могат да подават до компетентните власти на държавите членки молби за преустановяване на цяло или част от задължение за обществена услуга, ако това задължение им носи икономически неизгоди“. Член 6, параграф 3 гласи: „Компетентните органи на държавите членки вземат решение в срок от една година от датата, на която е подадена молбата, по отношение на задължение за експлоатиране или за превоз и в срок от шест месеца по отношение на тарифни задължения. Правото на компенсиране възниква от датата на решението на компетентните органи...“.

- (16) В съответствие с това Consiglio di Stato издаде Решение № 5649/2012 от 7 ноември 2012 г., в което посочва, че размерът на допълнителната компенсация, която регионът е длъжен да изплати на CSTR, е 4 951 838 EUR, което представлява компенсацията, неизплатена през 1998 г., и нареди тази сума да бъде платена до 7 декември 2012 г. Регионът изплати тази сума на CSTR на 21 декември 2012 г.
- (17) Именно изплащането на тази допълнителна компенсация в полза на CSTR от страна на региона вследствие на Решение № 5649/2012 представлява необявената помощ и е предмет на настоящото решение.

2.3. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ/КОНСТАТАЦИИ ОТ ИТАЛИАНСКИТЕ ОРГАНИ

- (18) Според италианските органи дружеството CSTR, както и други доставчици на услуги за регионален редовен автобусен превоз, е извършвало дейност въз основа на временни лицензи (концесии), подновявани ежегодно по искане на дружеството. Тези концесии дават на дружеството изключителното право да предоставя съответните услуги.
- (19) В допълнение към това италианските органи твърдят, че CSTR е отправило искания за концесии за предоставяне на услуги по съответните маршрути към компетентните органи в региона за всяка година от разглеждания период и че в тези концесии винаги се е посочвало, че услугите се извършват изцяло на собствен риск за въпросните дружества и по-специално, че „предоставянето на услугата не дава право на дружеството на каквато и да е субсидия или компенсация“. Италианските органи представиха копие от извадка от примерен договор за концесия от 1973 г. и заявиха, че текстът на договора е същият като договора на CSTR за разглеждания период. Италианските органи обаче не предоставиха договорите за концесия, които действително са били сключени със CSTR в рамките на разглеждания период.
- (20) Италианските органи твърдят, че в рамките на тези концесии CSTR е имало възможност да предлага промени по видовете транспорт, които следва да използва, или да кандидатства за прекратяване изцяло или частично на задълженията за обществена услуга, ако тези задължения му носят икономически неизгоди, но дружеството така и не е упражнило това право. Освен това италианските органи твърдят, че дружеството така и не е информирало региона, че е засегнато от икономически неизгоди или че изпълнява задължения, които не би изпълнявало, ако не беше задължено да го прави в съответствие със ЗОУ. На последно място според италианските органи CSTR никога не е подавало искане за прекратяване на ЗОУ съгласно изискванията на член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (21) Според италианските органи публичните плащания, предоставени на CSTR в миналото, са били основани на стандартна методология за разходите и изчислявани въз основа на определени параметри, посочени в Регионален закон № 16/1983⁽⁵⁾, като например броя на предвидените спрямо изминатите километри, броя на служителите и автобусите, които варират в зависимост от изпълнявания вид услуга (градски транспорт, транспорт в планински и полупланински райони), правното и икономическото третиране на служителите, размера на предприятието и разходите за автобусите.
- (22) Италианските органи също така изразяват съмнения дали CSTR е демонстрирало, че ефективно и правилно е изпълнявало ЗОУ в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69, и заявяват, че CSTR не е разполагало със система за отделни отчети, както се изисква съгласно член 1, параграф 5 от същия регламент.

2.4. РАЗМЕР НА КОМПЕНСАЦИЯТА

- (23) Както се обяснява в съображение 15, Consiglio di Stato назначи двама експерти, които да определят допълнителната компенсация, дължима от региона на CSTR въз основа на членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69. На 27 септември 2012 г. двамата експерти представиха своите доклади, но само вторият експерт бе успял да изчисли размера на допълнителната компенсация, дължима от региона на CSTR.
- (24) По отношение на допълнителна компенсация за задължение за експлоатиране или за превоз — член 10 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 — експертите често изтъкват отново в своите доклади, че исканията за допълнителна компенсация на CSTR не са подкрепени с достатъчно документирани данни, за да се изчисли с точност тази сума. Освен това страните (т.е. CSTR и регионът) са представили несъпадащи или недостатъчно точни данни, които са само приблизителни. В съответствие с това в своя доклад експертите стигат до заключението, че на страните са предоставени недостатъчни документални доказателства за оценка на непечелившите линии за автобусен транспорт, поради което е невъзможно да се изготви достоверна оценка за тях, дори при използване на „индуктивния метод“, предписан от Consiglio di Stato. Затова експертите стигат до заключението, че допълнителната компенсация за задължението за експлоатиране и превоз, изчислена въз основа на член 10 от Регламент (ЕИО) № 1191/69⁽⁶⁾, е равна на нула.

⁽⁵⁾ Legge Regionale 25 gennaio 1983, n. 16 *Interventi regionali in materia di servizi di trasporto pubblico locale per viaggiatori* (Регионални мерки за местни пътнически транспортни услуги), достъпни на: http://jtest.ittig.cnr.it:8080/cocoon/regioneCampania/xhtml?css=4&doc=/db/nir/RegioneCampania/1983/urn_nir_regione.campania_legge_1983-01-25n16&datafine=19830205

⁽⁶⁾ В член 10 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 се предвижда, че размерът на компенсацията, свързана със задължение за предоставяне на транспортни услуги, се определя като разликата между намаляването на приходите и намаляването на разходите, произтичащи от прекратяването на съответното задължение по време на разглеждания период.

- (25) По отношение на допълнителната компенсация за тарифни задължения — член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 — заключението на експертите е, че то не може да бъде изчислено въз основа на параграф 2 от тази разпоредба, тъй като страните никога не са дефинирали състоянието на пазара, и че следователно всяка една компенсация следва да се изчислява въз основа на параграф 1 от тази разпоредба. Експертите обаче признават, че изчисляването въз основа на параграф 1 не е възможно поради липсващи данни или ненадеждност на данните. Следователно „индуктивният метод“, предписан от Consiglio di Stato, е бил приложен, като понятието „фиксиран разход“, основани на „стандартни разходи за единица“ и броят на километрите, предмет на концесията, са били използвани, за да се изчисли дали CSTR е била ошетенена по време на разглеждания период поради наложените тарифни задължения.
- (26) На тази основа експертите изчисляват стойността на допълнителните обезщетения по формулата, представена в член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, като се приема, че тарифните задължения са наложени на CSTR по време на разглеждания период, както е обобщено в таблицата по-долу:

	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
А Приходи, свързани с търговско управление	40 303 387,71	42 312 390,51	41 174 023,85	42 399 523,59	42 010 059,97	42 010 059,97
Б Действителни приходи, свързани с управлението в настоящия случай	9 484 545,48	8 705 924,03	8 577 234,29	9 254 374,76	9 447 735,00	9 430 225,00
С Вече платени вноски	34 106 026,86	29 935 681,81	34 124 760,15	35 199 742,20	33 496 192,00	33 869 048,00
А – (В + С)	– 3 287 184,64	3 670 784,68	– 1 527 970,59	– 2 054 593,37	– 933 867,03	– 1 289 213,03
А – (В + С)		3 670 784,68				

- (27) От тези изчисления е видно, че само през 1998 г. CSTR би могло да твърди, че е било недостатъчно компенсирано в резултат на наложените му предполагаеми тарифни задължения. Сумата на недостатъчната компенсация е била 3 670 784,68 EUR, към която са добавени законни лихви от 1 281 053,57 EUR, което означава допълнителни компенсации в размер на общо 4 951 838,25 EUR. Това е сумата, която Consiglio di Stato разпорежда на региона да заплати на CSTR и която той действително е платил на 21 декември 2012 г.

2.5. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (28) Както бе обяснено в решението за откриване, Комисията изрази няколко съмнения относно съвместимостта на мярката с вътрешния пазар.
- (29) Първо, Комисията постави под въпрос дали са спазени четирите условия, определени от Съда на Европейския съюз („Съда на ЕС“) в съдебната практика по делото Altmark ⁽⁷⁾.
- (30) Второ, Комисията изрази съмнения във връзка с освобождаването от задължението за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69. Въпросът дали член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 действително освобождава италианските органи от задължението за предварително уведомяване по настоящия случай зависи, първо, от това дали

⁽⁷⁾ Решение по дело Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

регионът действително е наложил едностранно ЗОУ на CСТР и, второ, дали изплатената компенсация във връзка с това задължение е в съответствие с изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Комисията не бе в състояние да заключи дали изплатената на CСТР компенсация отговаря на тези условия.

- (31) Трето, Комисията изрази съмнения по отношение на евентуалната съвместимост на мярката с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета⁽⁸⁾. Ако бъде потвърдено, че поне едно от условията за освобождаване от задълженията за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69 не е спазено и че е трябвало да бъде извършена оценка съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007, Комисията се съмнява дали условията на този регламент са били спазени в настоящия случай.

3. МНЕНИЕ НА ИТАЛИЯ

- (32) Италианските органи на национално равнище не представиха мнение по отношение на решението за откриване. Това направи единствено регион Кампания.
- (33) Първо, регионът отбеляза, че CСТР не е предоставило никакви доказателства за правилно счетоводно разделяне.
- (34) Регионът подчерта, че в рамките на разглеждания период не е извършено едностранно налагане на ЗОУ. По-скоро съгласно правилата в сила към онзи момент дружеството е отправяло искания за ежегодно подновяване на концесионните услуги, така че нито един от актовете за концесия не е водел до едностранно налагане на ЗОУ. Освен това регионът многократно е изисквал CСТР да представи документни доказателства за актове или договори, които налагат ЗОУ върху него, за да се съобрази с решението на Съда, но според региона дружеството изобщо не е отговорило на тези искания. CСТР също не е предоставило доказателства, че е изискала от региона да промени условията, предвидени в договорите за концесия от гледна точка на маршрутите, интервалите от време и тарифите, или че регионът е отхвърлил тези искания, ако е имало такива. Що се отнася до тавана на тарифите, регионът отбелязва, че посочените тарифи в договорите за концесия произтичат от общи мерки на ценовата политика, прилагана от всички дружества, осъществяващи дейност в същия сектор.

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (35) Единствената трета страна, която представи коментари в отговор на решението за откриване, беше CСТР, получателят на помощта. В своето мнение CСТР изрази несъгласие с предварителната позиция на Комисията, посочена в решението за откриване.
- (36) На първо място, дружеството твърди, че регионът едностранно му е наложил задължение за обществена услуга по време на разглеждания период. За да обоснове своето твърдение, CСТР заяви, че ЗОУ не са били определени в документа за възлагане на концесията, какъвто не е съществувал, а са произтичали единствено от вътрешните актове на региона, с които се определя организацията на предприятието и компенсацията чрез механизма за „стандартни разходи“. CСТР обясни, че Италия е регулирала ЗОУ посредством Закон № 151/81, Регионален закон № 16/83, член 4 от Закон № 59/97 и Законодателен указ № 422/97. Задълженията за обществена услуга са били възложени на CСТР от региона посредством концесионен акт през 1972/1973 г. и са подновявани всяка година до 2003 г. Фактът, че на CСТР са били наложени ЗОУ през разглеждания период, например за тарифни задължения, маршрути, разписания и спирки, предполагаемо може да се демонстрира от следните документи:

— „преходният договор за услуги“, сключен от CСТР и региона за 2003 г. в съответствие с член 46 от Регионален закон № 3/02, с който се отменят и заменят съществуващите концесии;

— Решение № 4873 на регионалното правителство (*delibera della Giunta Regionale*) от 30 декември 1999 г., с което на CСТР се разрешава да измени някои маршрути по искане на дружеството и други страни;

— Решение № 327 на регионалното правителство от 4 май 2000 г., с което се спира увеличението на разходите за абонаментни карти за услуги за автобусен превоз в региона;

— бележка 5171/2000, в която се описва разликата в изчисляването на тарифата за обикновени абонаментни карти и абонаментни карти за „работни линии“ (*linee operaie*);

⁽⁸⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

— Указ № 1609/2001 на регионалния *Assessore di Trasporti* относно промяната от лири към евро, с който на доставчиците на услуги се напомня, че се забранява всяко неправомерно увеличение на тарифите и че забраната представлява „концесия/договорно задължение“.

(37) Освен това CSTR заяви, че тъй като регионът многократно е намалявал размера на стандартните разходи и не е прилагал тези разходи равномерно по отношение на отделните маршрути и концесии, някои оператори са взели решение да закрийт определени автобусни маршрути, които постоянно са били на загуба. Предполагаемо регионът е отговорил, че операторите са задължени да обслужват маршрутите, обхванати от ЗОУ, и че ще бъдат предприети законови действия срещу тях за прекъсване на обществена услуга, ако действително преустановят изпълнението на маршрутите. Според CSTR това показва, че са му били налагани ЗОУ. При все това CSTR не представи доказателства в подкрепа на това твърдение.

(38) Второ, CSTR твърди, че след като е работило изключително като доставчик на услуги за обществен транспорт на местно равнище и не е извършвало никаква друга търговска дейност, то няма задължение да поддържа отделни сметки. CSTR обясни, че приложимите правила изискват единствено счетоводните данни във връзка с обществената транспортна услуга, извършвана съгласно ЗОУ, да се представят отделно от счетоводните данни за други стопански дейности, но не изискват допълнителна счетоводна разбивка, която да показва отделно разходите и приходите за всеки обхванат маршрут. CSTR е изцяло държавно дружество, чиято корпоративна цел през разглеждания период и до днес е единствено да предоставя обществени транспортни услуги в рамките на ЗОУ. Следователно счетоводството на дружеството е съдържало само данни за дейности, свързани със задълженията за предоставяне на обществена услуга, поради очевидната причина, че с изключение на услугите по отдаване под наем, предоставени през 1998 г. и отразени отделно в счетоводните отчети на дружеството, през въпросните години дружеството не е осъществявало друга форма на стопанска дейност. CSTR добави, че надеждността на счетоводните данни не е била поставяна под въпрос от региона, който, напротив, ги е използвал правилно като основа за изчисляване и изплащане на годишни вноски.

(39) Трето, като припомни окончателното национално решение на Consiglio di Stato, CSTR оспори трите аргумента, представени от региона:

— изчислението не се подкрепя от отделни отчети за управлението на разходните пера, така че да се направи разграничение на дейностите, обхванати от ЗОУ;

— с оглед на липсата на счетоводни данни, които да позволят определяне на конкретните елементи, които следва да се изчислят съгласно членове 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, изчислението е направено индуктивно посредством метод, който регионът определя като „неясен и непонятен“.

— в изчислението не е взет предвид фактът, че управлението на CSTR не е основано на критериите за ефективност, изисквани от член 12 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, както се вижда от съпоставянето на данните, отнасящи се до дейността му, с тези, отнасящи се до друг местен транспортен оператор, SITA SpA.

(40) CSTR счита, че предоставените счетоводни документи са били недостатъчни за подкрепа на искането за компенсация, понеже са се състояли единствено от годишни финансови отчети и „Е формуляри“⁽⁹⁾ и не са били придружени от пълни копия на съответните счетоводни и административни записи (счетоводен регистър, счетоводни книги, издадени и получени фактури, квитанции за билети и др.). Според CSTR този аргумент може лесно да се обори, като се посочи, че регионът е приемал същите данни в миналото и ги е считал за надеждни. Освен това изискването за поддържане на пълна счетоводна и административна документация за въпросния период вече е невалидно и поради това, обективно погледнато, е трудно да се изискват копия от нея понастоящем. Ето защо е напълно уместно размерът на компенсацията да се определи чрез индуктивен подход, какъвто се изисква от Consiglio di Stato. На последно място, финансовите отчети са били надлежно заверени и тяхната вярност и истинност никога не е била поставяна под въпрос. В заключение, предоставените счетоводни отчети от CSTR очевидно са достатъчни за изчисляване на компенсацията при пълно спазване на изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

(41) Що се отнася до точността на метода за изчисляване и неговото съответствие с правото на Съюза, CSTR сче, че трябва да бъде компенсирано за понесените неизгоди във връзка с разликата между понижените приходи и повишените разходи в резултат на предоставянето на ЗОУ. С цел да се установи размерът на понижените приходи въз основа на надеждни данни, CSTR първо отчете действителните годишни оперативни приходи, които представляват сбор от действителния брой мерни единици транспорт и наложената тарифа. След това то определи сумата, която трябва да се приспадне в съответствие с правилата на Съюза, като се отчита необходимият приход за балансиране на действителните разходи, вписани в счетоводните отчети. Сумата от годишните оперативни приходи съвпада с

⁽⁹⁾ *Modelli E*, т.е. документи въз основата на счетоводните отчети на дружеството, които съдържат необходимата информация за годишното изчисляване на публичните плащания.

действителните приходи, получени от дружеството от дейността, предоставяна като тарифно задължение, която е единствената дейност на CSTR. Стойността на приходите е взета от годишните финансови отчети на CSTR и от Е формулярите, изпращани всяка година на региона, който никога не е поставял под въпрос тяхната надеждност. Следователно няма защо да се прави разбивка на тези суми по съставните им части. Що се отнася до сумата, която следва да бъде приспадната, CSTR заяви, че е използвало критерий, напълно съвместим с указанията на Регламент (ЕИО) № 1191/69, който позволява да се прилага тарифата, която дружеството би използвало, ако работеше на търговска основа, и която трябва да покрие действително понесените разходи. Що се отнася до разликата между разходите, които дружеството би понесло, ако прилагаше най-благоприятната съществуваща тарифа или действаше на търговска основа, и действително понесените разходи, CSTR счете, че неговото изчисление отговаря напълно на член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, тъй като демонстрира понижените разходи на дружеството, дължащи се на включването в отчета на получените в резултат от ЗОУ плащания от региона за покриване на оперативните разходи. На последно място CSTR припомни, че в членове 10 и 11 се определя правото на дружествата за обществен транспорт, обхванати от ЗОУ, да бъдат компенсирани за всички отрицателни финансови последици, произтичащи от техните задължения.

- (42) Що се отнася до оценката на държавната помощ в решението за откриване, CSTR заяви, че в рамките на въпросния период пазарът на обществен транспорт в Италия не е бил отворен за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки. Поради това CSTR заключи, че не е имало въздействие върху търговията или нарушаване на конкуренцията. По аналогичен начин, с оглед на бъдещата организация на местната обществена транспортна услуга въз основа на едностранни и изключителни концесии на определени маршрути, компенсацията няма вероятност да доведе до нарушение на конкуренцията. Освен това стандартните разходи/км са били наложени от региона и приети от концесионера заедно с останалите ЗОУ и поради това не е налице предимство. Тарифното задължение, за разлика от задълженията за експлоатация и превоз, не е засегнато от каквато и да е диференциация на транспортните дейности на дружеството. По този начин CSTR заключи, че в разглеждания случай не са спазени поне три от условията, постановени от Съда на ЕС за определяне на наличието на държавна помощ.
- (43) CSTR е на мнение, че съвместимостта на компенсацията трябва да бъде оценена във връзка с Регламент (ЕИО) № 1191/69, а не с разпоредбите на Договора за държавната помощ.
- (44) Що се отнася до освобождаването от задължението за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69, CSTR заключи, че тъй като регионът е наложил едностранно тарифното задължение и сумите не представляват ЗОУ съгласно договора за услуги, а произтичат от правилното прилагане на изчислението съгласно член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 в рамките на концесия, предоставеното като компенсация плащане е освободено от изискването за уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от посочения регламент.

5. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (45) Италианските органи не представиха никакви коментари относно мнението на CSTR.

6. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

6.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (46) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора „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“.
- (47) В съответствие с това, за да се счита за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, дадена мярка за подкрепа трябва да изпълнява кумулативно всички долупосочени условия:
- трябва да е предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка;
 - трябва да предоставя избирателно предимство, като поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
 - трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията;
 - трябва да засяга търговията между държавите членки.

6.1.1. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (48) Комисията отбелязва, че решението на Consiglio di Stato изисква от региона да плати допълнителна компенсация на CSTR във връзка с предоставянето на редовни автобусни услуги в рамките на разглеждания период по маршрути от компетентността на региона. Назначените от съда експерти заключиха, че CSTR е понесло икономически неизгоди под

формата на недостатъчна компенсация единствено за 1998 г. в размер на 4 951 838 EUR в резултат на предполагаеми тарифни задължения, които са му били наложени. На 21 декември 2012 г. регионът изплати тази сума на CSTP в изпълнение на това решение.

- (49) Фактът, че регионът е бил задължен от национален съд да изплати компенсация на съответното предприятие, не означава, че помощта не може да бъде приписана на региона, който предприема мерки за изпълнение на това решение, тъй като националните съдилища на държавата следва да се считат за органи на тази държава и следователно са обвързани от задължение за лоялно сътрудничество⁽¹⁰⁾.
- (50) Следователно мярката може да бъде приписана на държавата и ресурсите, с които е изплатена компенсацията, представляват държавни ресурси.

6.1.2. Избирателно икономическо предимство

- (51) Комисията в началото отбелязва, че CSTP извършва икономическа дейност, а именно превоз на пътници срещу възнаграждение. Поради това CSTP следва да се счита за „предприятие“ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (52) Предоставянето на мярката следва да се счита за избирателно, тъй като от нея се облагодетелства единствено CSTP.
- (53) Що се отнася до предоставянето на икономическо предимство, от решението по делото Altmark следва, че предоставена от държавата или чрез държавни ресурси компенсация на предприятие във връзка с наложени ЗОУ не предоставя такова предимство на съответните предприятия и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, при условие че са спазени четири кумулативни условия⁽¹¹⁾:
- първо, предприятието получател трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени;
 - второ, параметрите на базата за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин;
 - трето, компенсацията не може да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се отчитат свързаните с тях приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения;
 - четвърто, ако предприятието носител на задължения за обществени услуги не е определено чрез процедура по възлагане на обществени поръчки, нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства за изпълнение на необходимите изисквания на обществената услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на задълженията.
- (54) Решението по делото Altmark изисква кумулативното спазване и на четирите условия, за да се изключи наличието на икономическо предимство, когато на предприятия се предоставя компенсация във връзка с наложени задължения за предоставяне на обществени услуги.
- (55) Първо, Комисията отбелязва, че нито италианските органи, нито CSTP бяха в състояние да определят ясно задълженията, които е било задължено да изпълнява, които могат да се окачествят като ЗОУ, както е обяснено по-подробно в точка 6.2, подточка i).
- (56) Второ, Комисията констатира, че предоставената компенсация въз основа на решението на Consiglio di Stato се основава единствено на последващо изчисление, при което поради липсата на необходими и надеждни данни се използва „индуктивен метод“. Поради това Комисията заключава, че параметрите, въз основа на които назначените от съда експерти са изчислили предполагаемата недостатъчна компенсация, не са били установени предварително и поради това второто условие по делото Altmark изглежда не е спазено във връзка с необявената помощ.
- (57) С оглед на кумулативното естество на условията по делото Altmark не е необходимо Комисията да проучва дали другите две условия по делото Altmark са спазени в настоящия случай. В съответствие с това плащането на допълнителна компенсация на CSTP за извършени услуги в рамките на разглеждания период предоставя на това дружество избирателно икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

⁽¹⁰⁾ Решение по дело Комисия/Германия, C-527/12, EU:C:2014:2193, точка 56 и цитираната съдебна практика. Вж. също така решението по дело C-119/05, Lucchini, EU:C:2007:434, точка 59, което се разглежда в съображение 94 по-долу.

⁽¹¹⁾ Решение по дело Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, точки 87 и 88.

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

- (58) В своя коментар CСТР заяви, че в рамките на разглеждания период пазарът за обществен транспорт в Италия не е бил отворен за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки, поради което разглежданата мярка не може да оказва въздействие върху търговията или да нарушава конкуренцията.
- (59) На първо място Комисията припомня, че разглежданата мярка е била приведена в действие на 21 декември 2012 г., много след като пазарът за обществен пътнически транспорт в Италия е отворен за конкуренция. Тъй като към онзи момент разглежданата мярка оказва определено въздействие върху пазара, трябва да се оцени дали мярката може да доведе до нарушаване на конкуренцията или да засегне търговията между държавите членки именно в онзи момент.
- (60) Във всеки случай Комисията също така посочва, че както е отбелязал Съдът на ЕС в решението си по делото Altmark, след 1995 г. някои държави членки са отворили определени транспортни пазари за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки, и по този начин няколко предприятия вече предлагат услугите си за градски, крайградски и регионален транспорт в държави членки, различни от държавата на произход към онзи момент.
- (61) Поради това следва да се счита, че всяка компенсация, предоставена на CСТР, има вероятност да наруши конкуренцията при предоставянето на пътнически транспортни услуги с автобус и има вероятност да засегне търговията между държавите членки до степен, в която подронва възможността на установени в други държави членки транспортни предприятия да предлагат своите услуги в Италия, както и да засили пазарната позиция на CСТР, като го освобождава от разходи, които обичайно би трябвало да поеме при извършването на своите ежедневни управленски или обичайни дейности ⁽¹²⁾.
- (62) Комисията също така отбелязва, че CСТР осъществява дейност на други пазари, а именно пазари за услуги по даване под наем, дори и ако, както твърди CСТР, те са били осъществявани само през 1998 г., и следователно се конкурира с други дружества на тези пазари в рамките на Съюза. Всяка компенсация, предоставена на CСТР, задължително може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки и на тези пазари.
- (63) В съответствие с това Комисията заключава, че мярката нарушава конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

6.1.4. Заключение

- (64) В контекста на горепосоченото Комисията заключава, че мярката, за която не е уведомено, представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.2. ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА УВЕДОМЯВАНЕ СЪГЛАСНО РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1191/69

- (65) Според CСТР, тъй като регионът е наложил едностранно тарифното задължение и сумите не представляват ЗОУ съгласно договор за услуги, а произтичат от правилното прилагане на изчислението съгласно член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 в рамките на концесия, предоставеното като компенсация плащане е освободено от изискването за уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от този регламент. CСТР призна, че тези ЗОУ не са били посочени в документа за възлагане на концесия, в който не се споменава за тях, а произтичат единствено от вътрешни актове на региона.
- (66) Съгласно член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 компенсацията, изплатена в съответствие с посочения регламент, не подлежи на процедурата за предварително уведомяване, залегнала в член 108, параграф 3 от Договора, и по този начин не подлежи на изискването за предварително уведомяване.
- (67) Въпреки това от решението по делото Combus следва, че понятието за компенсация за обществена услуга по смисъла на тази разпоредба (член 17, параграф 2) трябва да се тълкува много ограничително ⁽¹³⁾. Освобождаването от уведомяване, предвидено в член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, обхваща само компенсация за задължения за обществена услуга, наложени едностранно на дадено предприятие, по силата на член 2 от посочения регламент, която е изчислена с помощта на метода, описан в членове 10 — 13 от посочения регламент (общата процедура за компенсиране), а не за поръчка за обществена услуга, както е определено в член 14 от регламента. Компенсацията, изплатена по силата на договор за обществена услуга, както е посочено в член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, представлява държавна помощ и за нея трябва да се изпрати уведомление до Комисията преди да бъде приведена в действие. Неспазването на това ще доведе до считането на компенсацията за помощ, неправомерно приведена в действие съгласно член 108 от Договора.

⁽¹²⁾ Решение по дело Heiser, C-172/03, EU:C:2005:130, точка 55.

⁽¹³⁾ Решение по дело Danske Busvognmænd, T-157/01, EU:T:2004:76, точки 77 — 79.

- (68) Въпросът дали член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 действително освобождава италианските органи от предварително уведомяване в настоящия случай зависи, първо, от това дали регионът действително е наложил едностранно задължение за обществена услуга на CСТР и, второ, от това дали изплатената по силата на това задължение компенсация е в съответствие с изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Комисията ще разгледа двата въпроса последователно.
- i) *Едностранно наложено ЗОУ*
- (69) Комисията отбелязва, че нито италианските органи, нито CСТР бяха в състояние да ѝ предоставят акт за възлагане, свързан с разглеждания период. CСТР предостави на Комисията единствено договори, които са били изпълнявани, считано от 2003 г.
- (70) Италианските органи твърдят, че предоставеният от тях примерен договор за концесия — който се отнася за друго предприятие — е стандартният договор, използван в региона по време на разглеждания период. Примерният договор за концесия обаче е бил валиден само от април 1972 г. до декември 1973 г., което е повече от 20 години преди разглеждания период и преди влизането в сила на Закон № 151/1981, който се прилага посредством Регионален закон № 16/1983 и въз основа на който CСТР получава компенсацията. Въпреки че в примерния договор за концесия изглежда се посочват някои от задълженията, които се считат за ЗОУ (например точки 2, 9 и 10), включително задължението за прилагане на отстъпки за учаци, работници, учители и частни и публични служители и задължението за безплатен превоз на определени категории пътници, Комисията не разполага с доказателства, че същите тези задължения действително са били приложими към CСТР в рамките на разглеждания период поради липсата на акт за възлагане. По-скоро, като се има предвид, че предоставяните услуги са представлявали редовни превози, е било необходимо в спецификациите за концесията, предоставящи на CСТР изключителното право да извършва тези услуги, да се предвидят предварително условията за услугите, които ще се предоставят. CСТР не предостави доказателства, че тези условия са наложени едностранно от региона, а не са били предложени от оператора в замяна на изключителното право да предоставя услугите и впоследствие тези услуги са разрешени от региона. Във всеки случай тези задължения не се посочват в методологията, която използва назначеният от съда експерт, за да изчисли предполагаемата недостатъчна компенсация.
- (71) Комисията също така проучи дали може да се направи заключение за възлагане на ЗОУ въз основа на Регионален закон № 16/1983, който е правното основание за региона и CСТР във връзка с изплатената компенсация на дружеството в разглеждания период (вж. съображения 23 и 40). В това отношение трябва да се отбележи, че регионалният закон предвижда единствено, че субекти и публични или частни предприятия, които предоставят местни обществени транспортни услуги в рамките на концесионен режим, могат да получават публични плащания. Освен това в член 2 от Регионалния закон се посочва ясно, че „всички евентуални загуби или дефицит, които не са обхванати от регионалните плащания, определени по-горе [в член 2], остават за сметка на отделните предприятия“.
- (72) Освен това Комисията отбелязва, че в представените от CСТР регионални актове (вж. съображение 40) се посочват някои договорни задължения, които са в сила между CСТР и региона в рамките на разглеждания период. В тези актове обаче не се определят ясно задължения, които могат да се окачествят като ЗОУ, въпреки че предполагат евентуалното наличие на такива. Освен това наличието на договорни задължения изключва варианта за едностранно налагане на ЗОУ на CСТР. Във всеки случай тези задължения не се посочват в методологията, която използва назначеният от съда експерт, за да изчисли предполагаемата недостатъчна компенсация.
- (73) Що се отнася до евентуалното наличие на тарифно задължение, макар че изчислението на допълнителната компенсация от назначения от съда експерт е било извършено въз основа на член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, Комисията не разполага с доказателства, че такива задължения действително са били наложени едностранно на CСТР. В съответствие с член 2, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 тарифните задължения са само „задължения, наложени на транспортни предприятия да прилагат, в частност за определени категории пътници, за определени категории стоки или по определени линии, тарифи, определени или одобрени от държавен орган, които противоречат на търговските интереси на предприятието и които са резултат от налагането на, или отказа да бъдат модифицирани, специални тарифни условия“. От друга страна, определените по този начин тарифни задължения „не се прилагат за задължения, произтичащи от общи мерки на ценова политика, прилагана към икономиката като цяло или за мерки, предприети по отношение на транспортни тарифи и условия като цяло с оглед на организацията на транспортния пазар или на част от него“. Комисията отчита, че в точка 27 от примерния договор за концесия от 1972/1973 г. се посочват приложимите тарифи за съответния оператор, но припомня, че не е получила подобен акт за концесия или възлагане по отношение на CСТР за разглеждания период, от който да може да установи, че на предприятието са били наложени такива задължения. Във всеки случай Комисията отбелязва, че съгласно член 2 от Регионален закон № 16/1983 годишната компенсация за предприятия, които предоставят обществени транспортни услуги, се изчислява предварително като разликата между приходите в резултат на прилагането на минимални тарифи и т. нар. „стандартни разходи“ (вж. съображение 23). Поради това Комисията заключава, че в регионалния закон се предвиждат минимални тарифи, което също изключва наличието на общо тарифно задължение.

- (74) Във всеки случай не изглежда, че евентуалните ЗОУ, които CСТР е било длъжно да предоставя, са му били наложени едностранно. Комисията отбелязва, че в това отношение CСТР е поемало инициативата, като е отправяло искане за подновяване на концесиите през всичките седем години от разглеждания период. Освен това след постановяването на решението на Consiglio di Stato през 2009 г. регионът многократно е отправял искания до CСТР да предостави актовете или договорите за налагане на ЗОУ с цел изпълнение на решението. Според него дружеството никога не е отговорило.
- (75) Аргументите на CСТР, че операторите са били длъжни да спазват маршрутите съгласно ЗОУ, дори при условие че регионът многократно е намалил размера на стандартните разходи, и че срещу тях са шели да бъдат предприети правни действия за прекъсване на предоставянето на обществена услуга, ако преустановят изпълнението на своите дейности, не бяха подкрепени от никакви доказателства и поради това не могат да се използват с цел да се направи заключение за наличието на едностранно наложени ЗОУ в настоящия случай.
- ii) *Съответствие на компенсацията с общата процедура за компенсиране*
- (76) Дори ако в настоящия случай бъде доказано, че ЗОУ са били наложени едностранно на CСТР, което не е така, компенсацията за тези услуги пак ще трябва да отговаря на общата процедура за компенсиране (раздел IV) от Регламент (ЕИО) № 1191/69, за да бъде освободена от изискването за предварително уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от посочения регламент. Комисията не счита, че случаят е такъв.
- (77) На първо място, Комисията отбелязва, че допълнителното обезщетение, предоставено на CСТР се отнася само до 1998 г. CСТР е признало, че през тази година, освен с предполагаемите задължения за предоставяне на обществени услуги, то се е занимавало и с търговски дейности, а именно услуги по даване под наем. Комисията припомня във връзка с това, че считано от 1 юли 1992 г. и по силата на член 1, параграф 5, буква а) от Регламент (ЕИО) № 1191/69, когато транспортни предприятия осъществяват не само услуги, предмет на задължения за обществени услуги, но се занимават и с други дейности, обществените услуги трябва да бъдат осъществявани като специални сектори, като: i) отчетите за дейността, отнасящи се до всяка от тези дейности, са отделни, и частта от съответстващите им активи се използва в съответствие с действащите счетоводни правила, и ii) разходите са балансирани от приходите от дейността и плащанията от публични органи, без всякаква възможност за прехвърляне от един или към друг сектор на дейността на предприятието.
- (78) Освен това Комисията отбелязва, че съгласно решението на Съда по делото Antrop изискванията, определени в тази процедура, не се считат за изпълнени, ако въз основа на надеждни данни от съответните счетоводни отчети е невъзможно да се установи каква е разликата между разходите в резултат на частите от дейностите на предприятието в обхванатата от концесията област и съответните приходи и следователно е невъзможно да се изчислят допълнителните разходи, произтичащи от изпълнението на задълженията за обществена услуга от страна на въпросното предприятие⁽¹⁴⁾.
- (79) CСТР не е предоставило никакви доказателства, че по време на разглеждания период, и по-специално през 1998 г., е водило отделни сметки за търговските си дейности. Комисията счита, че представеният от CСТР довод, че правното изискване за поддържане на пълна счетоводна и административна документация за разглеждания период вече е изтекло, не може да обоснове впоследствие изплащането на допълнителна компенсация чрез индуктивен подход. Във всеки случай, дори ако бъде доказано, че съществува такова изискване, произтичащо от националното право, то не би могло да подрони задължение, което произтича от съдебната практика на Съда на ЕС или Регламент (ЕИО) № 1191/69, съгласно които наличието на задължение трябва да се докаже преди на транспортния оператор да може да се изплати компенсация за обществена услуга.
- (80) Второ, Комисията отбелязва, че съгласно член 13 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 администрацията трябва предварително да определи размера на компенсацията. Изчисляването на допълнителната компенсация въз основа на последваща оценка, както е поискал Consiglio di Stato, противоречи на тази разпоредба, както вече беше обяснено в съображения 54 и 55.
- (81) Предвид тези съображения Комисията стига до заключението, че допълнителното обезщетение, което Consiglio di Stato счита, че е дължимо на CСТР, не е в съответствие с общата процедура за компенсации, предвидена в раздел IV от Регламент (ЕИО) № 1191/69, и поради това то не е освободено от задължителното предварително уведомление съгласно член 17, параграф 2 от посочения регламент.

⁽¹⁴⁾ Решение по дело Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) и други/Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) и Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP), C-504/07, EU:C:2009:290.

6.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

- (82) Тъй като не беше доказано, че разглежданата мярка е освободена от изискването за предварително уведомяване по силата на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, ще трябва да се разгледа съвместимостта на плащанията с вътрешния пазар, тъй като те представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, както е обяснено в раздел 6.1 по-горе.
- (83) Член 93 от Договора, в който се съдържат правила за съвместимостта на държавните помощи в областта на координацията на транспорта и ЗОУ в областта на транспорта, представлява *lex specialis* по отношение на член 107, параграф 3, както и член 106, параграф 2, тъй като съдържа специални правила за съвместимостта на държавните помощи. Съдът на ЕС е постановил, че този член „признава, че помощта за транспорта е съвместима с вътрешния пазар само в строго определени случаи, които не застрашават общите интереси на [Съюза]“⁽¹⁵⁾.
- (84) Регламент (ЕО) № 1370/2007 влезе в сила на 3 декември 2009 г. и отмени Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета⁽¹⁶⁾. Регламент (ЕО) № 1370/2007 се прилага по отношение на обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.
- (85) Комисията счита, че проверката на съвместимостта на необявената помощ следва да се извърши съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007, влязъл в сила на 3 декември 2009 г. и отменил Регламент (ЕИО) № 1191/69, тъй като това е било действащото законодателство към момента на приемането на това решение⁽¹⁷⁾. Освен това тя отбелязва, че допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato на CСТP, е била изплатена на 21 декември 2012 г., така че Регламент (ЕО) № 1370/2007 вече е бил в сила от повече от три години на датата, на която са настъпили последиците от изплатената помощ⁽¹⁸⁾.
- (86) Член 9, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1370/2007 гласи: „Компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с [вътрешния] пазар. Тази компенсация е освободена от изискването за предварително нотифициране, установено в член [108, параграф 3] от Договора“.
- (87) Поради изброените по-долу причини Комисията счита, че обявената компенсация не съответства на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и поради това не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 9, параграф 1 от посочения регламент.
- (88) Първо, съгласно член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, когато компетентен орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той трябва да направи това в рамките на обществена поръчка за услуги, освен ако задължението за извършване на обществени услуги има за цел да установи максимални тарифи и се налага чрез мярка, която се прилага по недискриминационен начин към всички обществени услуги за пътнически превоз от един и същи вид в даден географски район (общи правила).
- (89) В разглеждания случай Комисията счита, че не е било представено доказателство, че между CСТP и региона е била налице договорна схема или че са били въведени общи правила за установяване на максимални тарифи за всички пътници или определени категории пътници. Комисията получи единствено примерен договор за концесия за 1972/1973 г., от който не може да се получи надеждна информация за отношенията между CСТP и региона в разглеждания период (1997 — 2002 г.). Освен това Комисията отбелязва, че в съответствие с член 2 от Регионален закон № 16/1983 — правното основание, посочено за разглеждания период както от региона, така и от CСТP (вж. съображения 19 и 36) — приходите на доставчиците на обществени транспортни услуги са получени в резултат от прилагането на минимални тарифи, установени от региона. Не се посочват максимални тарифи.

⁽¹⁵⁾ Решение по дело Комисия/Белгия, 156/77, EU:C:1978:180, точка 10.

⁽¹⁶⁾ Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 г. за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1).

⁽¹⁷⁾ В този смисъл Комисията се позовава на аргументите, изложени в съображения 307 — 313 от Решение 2011/3/ЕС от 24 февруари 2010 г. относно договорите за обществена услуга за транспорт между датското Министерство на транспорта и „Danske statsbaner“ (държавна помощ C 41/08 (ex NN 35/08) (ОВ L 7, 11.1.2011 г., стр. 1). Това решение беше отменено от Общия съд с решението му по дело Jørgen Andersen/Европейска комисия, T-92/11, EU:T:2013:143, непубликувано, като решението на Общия съд понастоящем се обжалва пред Съда по дело C-303/13 P. Резултатът от обжалването не е от значение за резултата от разглеждането на настоящия случай, тъй като Общият съд потвърди в обжалваното решение, че именно датата, на която настъпват последиците от изплатената помощ, определя кой набор от правила се прилага. В този случай помощта е била изплатена на 21 декември 2012 г., така че следва да се прилагат правилата, принципите и критериите за оценка на съвместимостта на държавни помощи, които са били в сила към датата, на която Комисията е приела своето решение (вж. точка 39 от съдебното решение).

⁽¹⁸⁾ Решение по дело Комисия/Freistaat Sachsen, C-334/07 P, EU:C:2008:709, точки 50 — 53; Решение по дело Италия/Комисия, T-3/09, EU:T:2011:27, точка 60.

- (90) Поради това Комисията заключава, че член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не е спазен.
- (91) Второ, Комисията отбелязва, че независимо дали CSTR е сключило обществена поръчка за услуги или е било натоварено с тарифни задължения чрез общи правила, изглежда не са били спазени всички разпоредби на член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, в който се определят задължителното съдържание на обществените поръчки за услуги и общите правила. Например в член 4, параграф 1, буква б) се изисква да се установят предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, така че да се предотврати свръхкомпенсиране, докато в член 4, параграф 1, буква в) и член 4, параграф 2 се определят механизмите за разпределение на разходите и приходите. Както бе обяснено в раздел 6.1 във връзка с извършената от Комисията проверка във връзка с второто условие, определено от Съда в решението му по делото Altmark, параметрите, въз основа на които вторият експерт е изчислил предполагаемата недостатъчна компенсация, не са били установени предварително и поради това член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не е бил спазен.
- (92) Трето, в член 6, параграф 1 се предвижда, че когато обществената поръчка за услуги се възлага пряко, компенсацията трябва да се подчинява на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и разпоредбите на приложението, за да се гарантира, че компенсацията не надвишава необходимото за изпълнението на задължението за обществени услуги. В приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на финансовите средства, съставени от следните фактори: разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги, минус приходи от продажбата на билети, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното задължение за извършване на обществени услуги, плюс разумна печалба. В допълнение към това съгласно приложението се изисква приходите и разходите да се изчисляват в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила. Освен това от съображения за прозрачност следва да се води разделно счетоводство (точка 5 от приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007).
- (93) Както бе отбелязано в съображение 82, CSTR не е прилагало надлежно разделяне на сметките за 1998 г. — годината, за която е получило компенсация в резултат на решението на Consiglio di Stato. Следователно не е възможно да се докаже, че допълнителната компенсация, платена от италианската държава на 21 декември 2012 г., не надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги (точка 2 от приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007).
- (94) Освен това, що се отнася до разглеждания период, при липсата на предварително определени параметри за компенсация, всяко разпределение на разходите трябва задължително да се извърши впоследствие въз основа на произволни допускания, както е направено чрез индуктивната методология.
- (95) Следователно Комисията смята, че допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato, не е била изплатена в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 и следователно е несъвместима с вътрешния пазар.

6.4. ПРИСЪДЕНАТА ОТ CONSIGLIO DI STATO КОМПЕНСАЦИЯ НЕ ПРЕДСТАВЛЯВА ОБЕЗЩЕТИЕ ЗА ВРЕДИ

- (96) В решението за откриване Комисията покани заинтересованите страни да коментират дали решението на Consiglio di Stato представлява обезщетение за причинени вреди за предполагаемо нарушаване на законодателството, а не предоставяне на компенсация за обществена услуга въз основа на приложимите регламенти на Съвета. Нито италианските органи, нито CSTR разгледаха този въпрос в своите становища.
- (97) Комисията отбелязва в това отношение, че при определени обстоятелства обезщетението за причинени вреди поради неправомерни действия или други нарушения от страна на националните органи⁽¹⁹⁾ не води до поставяне в по-благоприятно положение и поради това не следва да се счита за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора⁽²⁰⁾. Целта на обезщетението за причинени вреди е различна от целта на държавните помощи, тъй като първото има за цел да върне ошетената страна обратно към ситуацията, в която се е намирала преди ошетеното действие, все едно че последното никога не е настъпвало (*restitutio in integrum*). Във връзка с това Комисията също така отбелязва, че за да може обезщетение за причинени вреди да попада извън правилата за държавните помощи, то трябва да се основава на общо правило за компенсация⁽²¹⁾. На последно място Комисията припомня, че в решението си по делото Lucchini Съдът на ЕС е постановил, че националният съд не може да прилага националното законодателство, ако неговото прилагане би довело до възпрепятстване на „приложението на общностното право,

⁽¹⁹⁾ Например неправомерно увреждане или неоснователно обогатяване.

⁽²⁰⁾ Решение по съединени дела Asteris и други/Гърция и ЕИО, 106/87 — 120/87, EU:C:1988:457.

⁽²¹⁾ Вж. решението на Комисията от 16 юни 2004 г. относно нидерландска помощ в полза на Akzo Nobel за свеждане до минимум на транспортирането на хлор (дело N 304/2003), обобщено уведомление в ОВ С 81, 2.4.2005 г., стр. 4; вж. също решението на Комисията от 20 декември 2006 г. относно нидерландска помощ за преместване на дружеството Steenbergен за демонтаж на автомобили (дело N 575/2005), обобщено уведомление в ОВ С 80, 13.4.2007 г., стр. 1.

доколкото би направило невъзможно възстановяването на държавна помощ, отпусната в нарушение на това право⁽²²⁾. Принципът в основата на това решение е, че не може да се прилагат разпоредби на националното законодателство, ако прилагането им би довело до възпрепятстване на правилното прилагане на правото на Съюза⁽²³⁾.

- (98) Що се отнася до допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato на CСТP, Комисията констатира, че макар в диспозитива на решението на Consiglio di Stato да не се прави препратка към Регламент (ЕИО) № 1191/69, в това решение се посочва правото на CСТP да получи определени суми като компенсация съгласно членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, чийто размер трябва да бъде определен от администрацията въз основа на надеждни данни. Това предполага, че правото на CСТP да получи допълнителна компенсация според Consiglio di Stato произтича не от общото правило за обезщетение за причинени вреди в резултат на неправомерно действие или друго нарушение на националните органи, а от права, които предполагаемо произтичат от Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (99) Във всеки случай Комисията счита, че присъждане на обезщетение в полза на CСТP за предполагаемото едностранно налагане на задължения за обществена услуга от италианските органи, изчислено въз основа на общата процедура за компенсирани, заложенa в Регламент (ЕИО) № 1191/69, ще бъде в нарушение на членове 107 и 108 от Договора. Това е така, тъй като едно такова присъждане ще доведе до същия резултат за CСТP, както и присъждането на компенсация за обществена услуга за разглеждания период, въпреки факта, че спецификациите за концесията, уреждащи въпросната услуга, нито са освободени от предварително уведомяване, нито са в съответствие с материалноправните изисквания на Регламент (ЕИО) № 1191/69 или Регламент (ЕО) № 1370/2007, както е доказано по-горе. Следователно това присъждане ще позволи ефективно да се заобиколят нормите и условията за държавна помощ, определени от законодателя на Съюза, съгласно които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги. В действителност присъждането на обезщетение, равно на размера на помощите, които е планирано да бъдат предоставени, ще представлява непряко предоставяне на държавна помощ, която вече беше счегана за незаконна и несъвместима с вътрешния пазар⁽²⁴⁾. В съответствие с този довод Общият съд заключи, че клаузите за обезщетение, свързани с възстановяване на държавни помощи, представляват държавни помощи⁽²⁵⁾.
- (100) Във всеки случай в примерния концесионен договор от 1972 г., съгласно който се предполага, че CСТP е предоставяло въпросните транспортни услуги, не е предвидено плащане на финансова компенсация. CСТP се е съгласило да извърши услугите при условията, определени в концесията на свой собствен риск. Това заключение се потвърждава и от член 2 от Регионален закон № 16/1983, в който се предвижда, че всички загуби или случаи на недостиг, които не са обхванати от публични плащания, остават за сметка на доставчиците на услуги.
- (101) В съответствие с това Комисията не счита, че решението на Consiglio di Stato представлява присъждане на изплащане на обезщетение за причинени на CСТP вреди в резултат на неправомерно действие или друго нарушение на националните органи, а представлява предоставяне на неправомерна и несъвместима държавна помощ, която е забранена съгласно член 107, параграф 1 от Договора.
- (102) В контекста на горепосоченото Комисията заключава, че необявената мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, която е несъвместима с вътрешния пазар.

7. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПОМОЩТА

- (103) В съответствие с Договора и установената съдебна практика на Съда на ЕС Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта⁽²⁶⁾, когато установи, че тази помощ е несъвместима с вътрешния пазар. Съдът също така нееднократно е постановявал, че целта на задължението на съответната държава да отмени помощта, която Комисията счита за несъвместима с вътрешния пазар, е да бъде възстановена съществуващата преди това ситуация⁽²⁷⁾. В този контекст Съдът на ЕС е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил предоставените чрез неправомерна помощ суми, като по този начин се е отказал от предимството, което е имал спрямо конкурентите си на пазара, и ситуацията отпреди плащането на помощта е възстановена⁽²⁸⁾.

⁽²²⁾ Решение по дело Lucchini, C-119/05, EU:C:2007:434, точка 59.

⁽²³⁾ Пак там, точка 61.

⁽²⁴⁾ Заключение по съединени дела Atzori, C-346/03 и C-529/03, EU:C:2005:256, точка 198.

⁽²⁵⁾ Решение по дело Elliniki NafpigoKataskavastiki AE Chartofylakeiou/Комисия, T-384/08, EU:T:2011:650 и решение по дело Corsica Fegies/Комисия, T-565/08, EU:T:2012:415, точки 23, 114 и 120 — 131. По аналогия вж. също решението по дело Комисия/Съвет, C-111/10, EU:C:2013:785, точка 44.

⁽²⁶⁾ Решение по дело Комисия/Германия, C-70/72, EU:C:1973:87, точка 13.

⁽²⁷⁾ Решение по съединени дела Испания/Комисия, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, EU:C:1994:325, точка 75.

⁽²⁸⁾ Решение по дело Белгия/Комисия, C-75/97, EU:C:1999:311, точки 64 и 65.

- (104) В съответствие с тази съдебна практика член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ⁽²⁹⁾ гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.
- (105) Поради това установената в настоящото решение държавна помощ трябва да бъде възстановена от Италия до степента, до която вече е била изплатена на CСТP. Италия трябва да добави към размера на помощта лихва за възстановяване, която се изчислява от датата, на която неправомерната помощ е била предоставена на разположение на CСТP (т.е. от 21 декември 2012 г.), до датата на възстановяването ѝ ⁽³⁰⁾, съгласно глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ⁽³¹⁾.
- (106) В съответствие с това Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ в размер на 4 951 838 EUR в полза на CСТP, неправомерно приведена в действие от Италианската република в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Италианската република възстановява посочената в член 1 помощ от получателя.
2. Върху подлежащите на възстановяване суми се начислява лихва, считано от 21 декември 2012 г., до тяхното действително възстановяване.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ⁽³²⁾ за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Италианската република отменя всички неизплатени до момента плащания по помощта, посочена в член 1, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, се извършва незабавно и ефективно.
2. Италианската република прави необходимото настоящото решение да бъде изпълнено в срок до четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

Член 4

1. В срок до два месеца от уведомяването за настоящото решение Италианската република представя на Комисията следната информация:
 - а) общата сума (главница и лихви), която трябва да бъде възстановена от получателя;
 - б) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - в) документи, доказващи, че на получателя е наредено да възстанови помощта.
2. Италианската република информира редовно Комисията за напредъка по отношение на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 1. При искане от страна на Комисията Италианската република предоставя незабавно информация за вече предприетите и за планираните мерки за изпълнение на настоящото решение. Освен това тя предоставя подробна информация за размера на помощта и лихвите за възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

⁽²⁹⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽³⁰⁾ Вж. член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/99.

⁽³¹⁾ 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).

⁽³²⁾ Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

Член 5

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 19 януари 2015 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1075 НА КОМИСИЯТА**от 19 януари 2015 година****относно държавна помощ SA.35843 (2014/C) (ex 2012/NN),****приведена в действие от Италия — Допълнителна компенсация в полза на Buonotourist за предоставяне на обществена услуга***(нотифицирано под номер C(2015) 75)***(само текстът на италиански 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,

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора с електронно уведомление от 5 декември 2012 г. италианските органи съобщиха за допълнителна компенсация, предоставена на Buonotourist S.r.l. („Buonotourist“) с решение на *Consiglio di Stato* (Върховния административен съд на Италия) за предоставяне на пътнически транспортни услуги с автобус въз основа на концесии, предоставени от италианския регион Кампания („региона“) в периода 1996 — 2002 г. („разглеждания период“).
- (2) Уведомлението беше заведено като дело номер SA.35843 и, считано от 13 декември 2012 г., делото се третира като необявена помощ, тъй като съгласно информацията, с която Комисията разполага, регионът не е бил задължен да изплаща допълнителната компенсация на Buonotourist до 7 декември 2012 г., т.е. след като италианското правителство е уведомило Комисията за мярката, но преди Комисията да е приела решение.
- (3) С писмо от 20 февруари 2014 г. Комисията уведоми Италия, че е решила да открие процедурата, посочена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на помощта („решението за откриване“).
- (4) Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽¹⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно мярката.
- (5) Италианските органи представиха своето мнение относно решението за откриване с писма от 21 и 24 март 2014 г.
- (6) Единствената трета страна, която представи мнение относно решението за откриване, беше Buonotourist, получателят на помощта. Неговото мнение бе получено на 25 март 2014 г.
- (7) На 11 юли 2014 г. италианските органи представиха коментари по мнението на третата страна и допълнителна информация в отговор на искането за информация от 11 юни 2014 г.
- (8) Италианските органи завършиха предоставянето на допълнителна информация с писмо от 15 септември 2014 г., след като Комисията одобри искането за удължаване на крайния срок.

⁽¹⁾ Решение на Комисията от 20 февруари 2014 г. относно държавна помощ SA.35843 (2012/NN) — Италия — Компенсация за Buonotourist във връзка със задължение за обществени услуги (ЗОУ) (ОВ С 156, 23.5.2014 г., стр. 51).

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. ДРУЖЕСТВО

- (9) Buonotourist Srl е частно дружество, което предоставя местни обществени транспортни услуги въз основа на регионални и общински концесии. По-специално според италианските органи Buonotourist управлява мрежа от автобусни маршрути като концесионер за региона през целия разглеждан период, като покрива приблизително 1,8 млн. км годишно.
- (10) Съгласно предоставената от италианските органи информация регионът вече е изплатил 19 507 121,54 EUR на Buonotourist за горепосочените услуги в рамките на разглеждания период, от които 17 036 021,13 EUR за обслужване и управление на услугата и 2 471 100,41 EUR за инвестиции. Тъй като изглежда, че тази компенсация е била изплатена на Buonotourist повече от десет години преди Комисията да изпрати първото си искане за информация до Италия, въпросната компенсация няма да се разглежда в настоящата процедура⁽²⁾.
- (11) В допълнение към получените горепосочени суми Buonotourist е поискало допълнителна компенсация от региона в размер на 5 567 582,57 EUR въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета⁽³⁾ поради икономически неизгоди, от които предполагаемо е било засегнато в резултат на задълженията за обществени услуги („ЗОУ“), с които предполагаемо е било натоварено. Според региона искането е било отправено през януари 2007 г., когато Buonotourist е завело дело пред италианските административни съдилища.
- (12) През 2008 г. регионалният административен съд в Салерно е отхвърлил иска на Buonotourist за допълнителна компенсация на основание Регламент (ЕИО) № 1191/69. Съдът постанови, че съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 1191/69⁽⁴⁾ Buonotourist няма право да иска компенсация за икономически неизгоди в резултат от налагането на ЗОУ, ако не е поискало предварително преустановяването на тези ЗОУ.

2.2. РЕШЕНИЯ НА CONSIGLIO DI STATO

- (13) С решение от 27 юли 2009 г. (*Sentenza* № 4683/09) Consiglio di Stato прие за допустима жалбата на Buonotourist срещу решението на регионалният административен съд в Салерно и постанови, че Buonotourist следва да получи допълнителна компенсация за предоставената от него обществена услуга в съответствие с членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69. В това решение не се определя конкретно с кой правен акт и под каква форма са били наложени ЗОУ, но се подчертава, че не може да се отхвърля иск на предприятие, предоставящо обществена услуга, за възстановяване на реално понесените разходи при изпълнението на тази услуга. В допълнение към това Consiglio di Stato постанови, че Buonotourist следва да получи компенсация за предоставяне на обществена услуга дори при липсата на предварително искане за прекратяване на ЗОУ.
- (14) Според Consiglio di Stato точният размер на допълнителната компенсация, дължима на Buonotourist, трябва да се определи от региона въз основа на надеждни данни от счетоводните сметки на дружеството, които показват разликата между разходите, дължащи се на дяла на дейностите на Buonotourist, свързан със ЗОУ, и съответните приходи. Регионът обаче заяви, че не е в състояние да направи това поради липса на ясни и надеждни данни.

⁽²⁾ Комисията припомня, че съгласно член 15 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1) правомощията на Комисията за възстановяване на помощ са предмет на давностен срок от десет години, който започва да тече в деня, в който неправомерната помощ е предоставена на получателя, било като индивидуална помощ или като помощ по схема за помощ. Всяко действие, предприето от Комисията или от дадена държава членка, която действа по искане на Комисията, по отношение на неправомерната помощ, прекъсва давностния срок.

⁽³⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 гласи: „Транспортните предприятия могат да подават до компетентните власти на държавите членки молби за преустановяване на цяло или част от задължение за обществена услуга, ако това задължение им носи икономически неизгоди“. Член 6, параграф 3 гласи: „Компетентните органи на държавите членки вземат решение в срок от една година от датата, на която е подадена молбата, по отношение на задължение за експлоатиране или за превоз и в срок от шест месеца по отношение на тарифни задължения. Правото на компенсиране възниква от датата на решението на компетентните органи...“.

- (15) С определение (*ordinanza*) № 8737/2010 от 13 декември 2010 г. Consiglio di Stato назначи експерт, който да се заеме с тази задача. Според италианските органи този експерт също не е могъл да определи размера на дължимата компенсация. С определение (*ordinanza*) № 5880/2011 от 7 ноември 2011 г. Consiglio di Stato назначи втори експерт („втория експерт“). В съответствие с точка 9 от решението на Consiglio di Stato (*giudizio per l'ottemperanza*) № 5650/2012 от 7 ноември 2012 г. изглежда, че и двамата експерти са изключили наличието на право на компенсация съгласно член 10 от Регламент (ЕИО) № 1191/1969 (т.е. задължение за експлоатиране или за превоз), но и двамата са заключили, че Buonotourist е получило недостатъчна компенсация за 1998, 1999 и 2000 г. поради прилагането на формулата, предвидена в член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/1969 (тарифно задължение). По този начин експертите негласно са приели, че регионът е наложил тарифно задължение на Buonotourist.
- (16) При все това, докато първият експерт е заключил, че би било неуместно да се използва „индуктивен метод“ за изчисляване на допълнителните разходи на предприятието във връзка с тарифните разходи и е препоръчал допълнителната компенсация да се изчисли по усмотрение на Съда (*in via equitativa*), вторият експерт е изчислил сумата, която регионът следва да изплати като компенсация на дружеството, именно посредством такъв „индуктивен метод“, като е заключил, че Consiglio di Stato счита за категоричен изборът на „индуктивния метод“ и че той е бил използван без възражения при множество решения.
- (17) Независимо от това вторият експерт не бе в състояние да изчисли компенсацията съгласно член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/1969 поради липсата на основни данни за очаквания и действителния брой мерни единици транспорт. Поради това вторият експерт е изчислил възможния размер на недостатъчната компенсация като разликата между потенциалните приходи, които дружеството би могло да реализира чрез извършване на услугата на търговска основа (приблизително изчисление), и размера на действителните приходи и получените публични плащания. При Buonotourist тези изчисления показват недостатъчна компенсация само за 1998, 1999 и 2000 г. на обща стойност 1 111 572 EUR с включени лихви. Експертът е заключил, че тази сума може да се приеме като размера на недостатъчната компенсация.
- (18) В съответствие с това Consiglio di Stato постанови решение № 5650/2012 от 7 ноември 2012 г., като посочва, че размерът на допълнителната компенсация, която регионът е длъжен да изплати на Buonotourist, е 1 111 572 EUR, и нарежда сумата да бъде изплатена до 7 декември 2012 г.⁽⁵⁾ Регионът изплати тази сума на Buonotourist на 21 декември 2012 г.
- (19) Именно изплащането на тази допълнителна компенсация в полза на Buonotourist от страна на региона вследствие на решение № 5650/2012 представлява необявената помощ и е предмет на настоящото решение.

2.3. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ/КОНСТАТАЦИИ ОТ ИТАЛИАНСКИТЕ ОРГАНИ

- (20) Според италианските органи дружеството Buonotourist, както и други доставчици на услуги за регионален редовен автобусен превоз, е извършвало дейност въз основа на временни лицензи (концесии), подновявани ежегодно по искане на дружеството. Тези концесии дават на дружеството изключителното право да предоставя съответните услуги.
- (21) В допълнение към това италианските органи твърдят, че Buonotourist е отправило искания за концесии за предоставяне на услуги по съответните маршрути към компетентните органи в региона за всяка година от разглеждания период и че в тези концесии винаги се е посочвало, че услугите се извършват изцяло на собствен риск за въпросните дружества и по-специално, че „предоставянето на услугата не дава право на дружеството на каквато и да е субсидия или компенсация“. Италианските органи предоставиха копие от примерен договор за концесия във връзка с друго предприятие („примерния договор за концесия“) от 1972 — 1973 г. и потвърдиха, че текстът на договора е същия като договора на Buonotourist за разглеждания период. Италианските органи обаче не предоставиха договорите за концесия, които действително са били сключени с Buonotourist в рамките на разглеждания период.
- (22) Италианските органи твърдят, че в рамките на тези концесии Buonotourist е имало възможност да предлага промени по видовете транспорт, които следва да използва, или да кандидатства за прекратяване на изцяло или на част от задълженията за обществена услуга, ако тези задължения му носят икономически неизгоди, но дружеството така и не е упражнило това право. Освен това италианските органи твърдят, че дружеството така и не е информирало региона, че е засегнато от икономически неизгоди или че изпълнява задължения, които не би изпълнявало, ако не беше задължено да го прави в съответствие със ЗОУ. На последно място според италианските органи Buonotourist никога не е подавало искане за прекратяване на ЗОУ съгласно изискванията на член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

⁽⁵⁾ Поради това тази сума замени първоначалния иск за компенсация на Buonotourist в размер на 5 567 582,57 EUR.

- (23) Според италианските органи публичните плащания, предоставени на Buonotourist в миналото, са били основани на стандартна методология за разходите и изчислявани въз основа на определени параметри, посочени в Регионален закон № 16/1983⁽⁶⁾, като например броя на предвидените спрямо изминатите километри, броя на служителите и автобусите, които варират в зависимост от изпълнявания вид услуга (градски транспорт, транспорт в планински и полупланински райони), правното и икономическото третиране на служителите, размера на предприятието и разходите за автобусите.
- (24) Италианските органи също така изразяват съмнения дали Buonotourist е демонстрирало, че ефективно и правилно е изпълнявало ЗОУ в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69, и заявяват, че Buonotourist не е разполагало със система за отделни отчети, както се изисква съгласно член 1, параграф 5 от този регламент.

2.4. РАЗМЕР НА КОМПЕНСАЦИЯТА

- (25) Както се обяснява в съображение 15, Consiglio di Stato назначи двама експерти, които да определят допълнителната компенсация, дължима от региона на Buonotourist въз основа на членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69. На 27 септември 2012 г. двамата експерти представиха своите доклади, но само вторият експерт бе успял да изчисли размера на допълнителната компенсация, дължима от региона на Buonotourist.
- (26) В доклада вторият експерт често напомня, че страните са представили несъвпадащи или недостатъчно точни данни, които представляват само приближение. По-специално вторият експерт констатира, че страните са представили противоречащи си документални доказателства за изплатената в миналото компенсация. За разлика от твърдението на италианските органи, вторият експерт отчита, че Buonotourist е поддържало отделни отчети за своите публични и частни транспортни дейности, но обяснява, че не може да се направи проверка дали някои разходи правилно са отчетени в единия или другия сектор на дейност. Освен това вторият експерт обяснява, че не е възможно да се получат надеждни данни за разходите, които е нямало да бъдат понесени в случай на прекратяване на ЗОУ, дори ако се използва „индуктивния метод“, изискван от Consiglio di Stato.
- (27) В съответствие с това вторият експерт заключи, че не може да се определи допълнителната компенсация за задължението за експлоатиране и превоз, която да бъде изчислена въз основа на член 10 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (28) Що се отнася до допълнителната компенсация във връзка с тарифните задължения — член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 — вторият експерт признава, че тя не може да се изчисли въз основа на параграф 1 от тази разпоредба поради липсващи и/или ненадеждни данни. Поради това бе приложен „индуктивният метод“, изискван от Consiglio di Stato.
- (29) В член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, *inter alia*, се предвижда, че в случай на тарифно задължение размерът на компенсацията е равен на разликата между двете суми, както следва:

— първата сума е равна на разликата между, от една страна, продуктът от очаквания брой мерни единици транспорт и:

— или най-благоприятната съществуваща тарифа, за която биха могли да претендират потребителите, ако въпросното задължение не съществува;

— или, когато няма такава тарифа, тогава тарифата, която транспортното предприятие би използвало, ако действа на търговска основа и отчита както разходите по въпросното експлоатиране, така и състоянието на пазара;

и, от друга страна, продукта от действителния брой мерни единици транспорт и тарифата, наложена за разглеждания период;

— втората сума е равна на разликата между разходите, които биха възникнали като се прилага или най-благоприятната съществуваща тарифа или тарифата, която транспортното предприятие би приложило, ако действа на търговска основа, и действително направените разходи по задължителната тарифа.

⁽⁶⁾ Legge Regionale 25 gennaio 1983, n. 16 Interventi regionali in materia di servizi di trasporto pubblico locale per viaggiatori (Регионални мерки за местни пътнически транспортни услуги), достъпни на: http://jtest.itig.cnr.it:8080/cocoon/regioneCampania/xhtml?css=4&doc=/db/nir/RegioneCampania/1983/urn_nir_regione.campania_legge_1983-01-25n16&datafine=19830205

- (30) Поради липсата на необходимите данни за определяне на тези суми вторият експерт изчисли размера на дължимата компенсация като разликата между двете суми съгласно следното тълкуване:
- поради липсата на очаквания и на действителния брой мерни единици транспорт първата сума се равнява на необходимия брой за покриване на действителните разходи (или „стандартните разходи“, ако са по-ниски) ⁽⁷⁾ минус получените приходи за извършените транспортни услуги ⁽⁸⁾;
 - що се отнася до втората сума, експертът заключи, че тя следва да се равнява на действителните разходи (или „стандартните разходи“, ако са по-ниски) ⁽⁹⁾ минус разликата между действителните разходи (или „стандартните разходи“, ако са по-ниски) и размера на вече получената компенсация ⁽¹⁰⁾.
- (31) Според втория експерт от тези изчисления следва, че по време на разглеждания период Buonotourist би могло да претендира, че е получило недостатъчна компенсация само за 1998, 1999 и 2000 г. в резултат на предполагаеми тарифни задължения, които са му били наложени. Вторият експерт изчисли, че размерът на недостатъчната компенсация за тези години възлиза на 838 593,21 EUR, към които е добавена законна лихва в размер на 272 979,13 EUR, т.е. допълнителната компенсация е 1 111 572 EUR. Consiglio di Stato нареди на региона да изплати на Buonotourist именно тази сума и тя реално бе изплатена на 21 декември 2012 г.

2.5. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (32) Както бе обяснено в решението за откриване, Комисията изрази няколко съмнения относно съвместимостта на мярката с вътрешния пазар.
- (33) Първо, Комисията постави под въпрос дали са спазени четирите условия, определени от Съда на Европейския съюз („Съда на ЕС“) в съдебната практика по делото *Altmark* ⁽¹¹⁾.
- (34) Второ, Комисията изрази съмнения във връзка с освобождаването от задължението за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69. Въпросът дали член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 действително освобождава италианските органи от задължението за предварително уведомяване по настоящия случай зависи, първо, от това дали регионът действително е наложил едностранно ЗОУ на Buonotourist и, второ, дали изплатената компенсация във връзка с това задължение е в съответствие с изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Комисията не бе в състояние да заключи дали изплатената на Buonotourist компенсация отговаря на тези условия.
- (35) Трето, Комисията изрази съмнения по отношение на евентуалната съвместимост на мярката с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹²⁾. Ако бъде потвърдено, че поне едно от условията за освобождаване от задължението за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69 не е спазено и че е трябвало да бъде извършена оценка съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007, Комисията се съмнява дали условията на този регламент са били спазени в настоящия случай.

3. МНЕНИЕ НА ИТАЛИЯ

- (36) Италианските органи на национално равнище не представиха мнение по отношение на решението за откриване. Това направи единствено регион Кампания.
- (37) Първо, регионът представи документация с цел да демонстрира, че в рамките на разглеждания период Buonotourist е предоставяло „оторизирани услуги“ на собствен риск в допълнение към обхванатите от концесия услуги. Например Buonotourist изглежда е предоставяло услуги за международен и междурегионален автобусен превоз в рамките на разглеждания период. В допълнение към това регионът обясни, че Buonotourist е поддържало отделни отчети само за услугите по даване под наем и услугите за автобусен превоз, без да разграничава допълнително „оторизирани услуги“, които е предоставяло на собствен риск.

⁽⁷⁾ Вместо разликата между, от една страна, сбора от очаквания брой мерни единици транспорт и или най-благоприятната съществуваща тарифа, за която биха могли да претендират потребителите, ако въпросното задължение не съществува, или — когато няма такава тарифа — тогава тарифата, която транспортното предприятие би използвало, ако действа на търговска основа и отчита както разходите по въпросното експлоатиране, така и състоянието на пазара.

⁽⁸⁾ Вместо сбора на действителния брой мерни единици транспорт и тарифата, наложена за разглеждания период.

⁽⁹⁾ Вместо разходите, които биха били понесени, ако се прилагаше или най-благоприятната съществуваща тарифа, или тарифата, която транспортното предприятие би използвало, ако действа на търговска основа.

⁽¹⁰⁾ Вместо действително направените разходи по задължителната тарифа.

⁽¹¹⁾ Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

⁽¹²⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

- (38) Второ, регионът подчерта, че в рамките на разглеждания период не е извършено едностранно налагане на ЗОУ. Регионът отбелязва, че съгласно правилата в сила към онзи момент дружеството е отправяло искания за ежегодно подновяване на концесионните услуги и че нито един от актовете за концесия не е водел до едностранно налагане на ЗОУ. Освен това след постановяването на решението на Consiglio di Stato през 2009 г. регионът многократно е отправял искания до Buonotourist да предостави актовете или договорите за налагане на ЗОУ с цел изпълнение на решението. Според региона дружеството така и не е отговорило на тези искания. Що се отнася до тавана на тарифите, регионът отбелязва, че посочените тарифи в договорите за концесия произтичат от общи мерки на ценовата политика, прилагана от всички дружества, осъществяващи дейност в същия сектор.

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (39) Единствената трета страна, която представи коментари в отговор на решението за откриване, беше Buonotourist, получателят на помощта. В своето мнение Buonotourist изрази несъгласие с предварителната позиция на Комисията, посочена в решението за откриване.
- (40) За да обоснове своето твърдение, че задълженията са му били наложени, Buonotourist заяви, че ЗОУ не са били определени в документа за възлагане на концесията, какъвто не е съществувал, а са произтичали единствено от вътрешните актове на региона, с които се определя организацията на предприятието и компенсацията чрез механизма за „стандартни разходи“. Buonotourist обясни, че Италия е регулирала ЗОУ посредством Закон № 151/81, Регионален закон № 16/83, член 4 от Закон № 59/97 и Законодателен указ № 422/97. Регионът е поверил на Buonotourist предоставянето на обществената услуга посредством акт за концесия през 1972 — 1973 г., който е бил подновяван всяка година до 2003 г. Фактът, че на Buonotourist са налагани ЗОУ в периода 1996 — 2002 г., например за тарифни задължения, маршрути, разписания и спирки, предполагаемо може да се демонстрира от следните документи:
- „преходният договор за услуги“, сключен от Buonotourist и региона за 2003 г. в съответствие с член 46 от Регионален закон № 3/02, с който се отменят и заменят съществуващите концесии;
 - решение № 8726 на регионалното правителство (*delibera della Giunta Regionale*) от 30 декември 1999 г., с което на Buonotourist се разрешава да измени някои маршрути по искане на дружеството и други страни;
 - решение № 323 на регионалното правителство от 4 май 2000 г., с което се спира увеличението на разходите за абонаментни карти за услуги за автобусен превоз в региона;
 - бележка 4770/2000, в която се описва разликата в изчисляването на тарифата за обикновени абонаментни карти и абонаментни карти за „работни линии“ (*linee operaie*);
 - указ № 1609/2001 на регионалния *Assessore di Trasporti* относно промяната от лири към евро, с който на доставчиците на услуги се напомня, че се забранява всяко неправомерно увеличение на тарифите и че забраната представлява „концесия/договорно отношение“.
- (41) Освен това Buonotourist заяви, че тъй като регионът многократно е намалявал размера на стандартните разходи и не е прилагал тези разходи равномерно по отношение на отделните маршрути и концесии, някои оператори са взели решение да закрийт определени автобусни маршрути, които постоянно са били на загуба. Предполагаемо регионът е отговорил, че операторите са задължени да обслужват маршрутите, обхванати от ЗОУ, и че ще бъдат предприети законови действия срещу тях за прекъсване на обществена услуга, ако действително преустановят изпълнението на своята дейност. Според Buonotourist това показва, че са му били налагани ЗОУ. При все това Buonotourist не представи доказателства в подкрепа на това твърдение.
- (42) Buonotourist също така заяви, че е извършвало дейност най-вече като доставчик на местна обществена транспортна услуга (80 % от неговата дейност). То е поддържало отделни отчети за останалата част от своята диверсифицирана икономическа дейност.
- (43) Като припомни окончателното национално решение на Consiglio di Stato, Buonotourist оспори следните аргументи, представени от региона:
- изчислението не се подкрепя от отделни отчети на управлението на разходните пера, така че да се направи разграничение на дейностите, обхванати от ЗОУ;
 - с оглед на липсата на счетоводни данни, които да позволят определяне на конкретните елементи, които следва да се изчислят съгласно членове 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, изчислението е направено индуктивно посредством метод, който регионът определя като „неясен и непонятен“.

- (44) Buonotourist обясни, че приложимите правила изискват единствено счетоводните данни във връзка с обществената транспортна услуга, извършвана съгласно ЗОУ, да се представят отделно от счетоводните данни за други стопански дейности, но не изискват допълнителна счетоводна разбивка, която да показва отделно разходите и приходите за всеки обхванат маршрут. Buonotourist заяви, че поддържа отделни отчети за счетоводните данни във връзка с дейностите по предоставяне на обществената услуга и останалите стопански дейности, и добави, че регионът никога не е оспорвал надеждността на тези счетоводни данни, а вместо това ги е използвал правилно като основа за изчисляване и изплащане на годишните плащания.
- (45) В допълнение към това Buonotourist оспори твърдението, че предоставените счетоводни документи са били недостатъчни за подкрепа на искането за компенсация, понеже са се състояли единствено от годишни финансови отчети и „Е формуляри“⁽¹³⁾ и не са били придружени от пълни копия на съответните счетоводни и административни записи (счетоводен регистър, счетоводни книги, издадени и получени фактури, квитанции за билети и др.). Според Buonotourist този аргумент може лесно да се обори, като се посочи, че регионът е приемал същите данни в рамките на разглеждания период и тогава ги е считал за надеждни. Освен това изискването за поддръжане на пълна счетоводна и административна документация за разглеждания период вече е невалидно и поради това обективно погледнато е трудно да се изискват копия от нея понастоящем. Ето защо е уместно размерът на компенсацията да се определи чрез индуктивен подход, какъвто се изисква от Consiglio di Stato. На последно място, финансовите отчети са били надлежно заверени и тяхната вярност и истинност никога не е била поставяна под въпрос. В заключение, предоставените счетоводни отчети от Buonotourist очевидно са достатъчни за изчисляване на компенсацията при пълно спазване на изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/1969.
- (46) Що се отнася до точността на метода за изчисляване и неговото съответствие с правото на Съюза, Buonotourist сче, дружеството трябва да бъде компенсирани за понесените неизгоди във връзка с разликата между понижените приходи и повишените разходи в резултат на предоставянето на ЗОУ. С цел да се установи размерът на понижените приходи въз основа на надеждни данни, Buonotourist първо отчете действителните годишни оперативни приходи, които представляват сбор от действителния брой мерни единици транспорт и наложената тарифа. След това то определи сумата, която трябва да се приспадне в съответствие с правилата на Съюза, като се отчита необходимия приход за покриване на действителните разходи, вписани в счетоводните отчети. Размерът на годишния оперативен приход съвпада с действителните приходи, получени от дружеството за извършената дейност съгласно тарифно задължение, което се посочва отделно в годишните финансови отчети на Buonotourist и в Е формулярите, изпратени всяка година на региона, който никога не е оспорвал тяхната надеждност. Поради това няма нужда от разбивка на тези суми на съставляващите ги части, макар че включват приходи за маршрути, които не са обхванати от концесии и следователно са завишени. Що се отнася до сумата, която следва да бъде приспадната, Buonotourist заяви, че е използвало критерий, напълно съвместим с указанията на Регламент (ЕИО) № 1191/1969, който позволява да се прилага тарифата, която дружеството би използвало, ако действа на търговска основа, и която трябва да покрие действително понесените разходи. Що се отнася до разликата между разходите, които дружеството би понесло, ако прилага най-благоприятната съществуваща тарифа или действа на търговска основа, и действително понесените разходи, Buonotourist сче, че неговото изчисление отговаря напълно на член 11 от този регламент, тъй като демонстрира понижените разходи на дружеството в резултат на ЗОУ поради получените плащания от региона за покриване на оперативните разходи. Освен това Buonotourist е на мнение, че би било невъзможно да се изчисли пътничкопотокът в сценарий на свободен пазар. Поради това „индуктивният подход“, изискван от Consiglio di Stato, е законосъобразен. На последно място Buonotourist припомни, че в членове 10 и 11 се определя правото на дружествата за обществен транспорт, обхванати от ЗОУ, да бъдат компенсирани за всички отрицателни финансови последици, произтичащи от техните задължения.
- (47) Що се отнася до потенциалното наличие на държавна помощ, Buonotourist заяви, че в рамките на въпросния период пазарът на обществения транспорт в Италия не е бил отворен за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки. Поради това Buonotourist заключи, че не е било оказано въздействие върху търговията. По аналогичен начин, с оглед на бъдещата организация на местната обществена транспортна услуга въз основа на едностранна и изключителна концесия на определени маршрути, компенсацията няма вероятност да доведе до нарушение на конкуренцията. Освен това стандартните разходи/км са били наложени от региона и приети от концесионера заедно с останалите ЗОУ и поради това не е налице предимство. По този начин Buonotourist заключи, че в разглеждания случай не са спазени поне три от условията, постановени от Съда на ЕС за определяне на наличието на държавна помощ.
- (48) Buonotourist е на мнение, че съвместимостта на компенсацията трябва да бъде оценена във връзка с Регламент (ЕИО) № 1191/1969. Що се отнася до освобождаването от задължението за уведомяване съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/1969, Buonotourist заключи, че тъй като регионът е наложил едностранно тарифното задължение и сумите не

⁽¹³⁾ *Modelli E*, т.е. документи въз основата на счетоводните отчети на дружеството, които съдържат необходимата информация за годишното изчисляване на публичните плащания.

представляват ЗОУ съгласно договор за услуги, а произтичат от правилното прилагане на изчислението съгласно член 11 от този регламент в рамките на концесия, предоставеното като компенсация плащане е освободено от изискването за уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от този регламент.

5. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (49) Италианските органи на национално равнище не представиха никакви коментари относно мнението на Buonotourist. Това направи единствено регион Кампания на 11 юли 2014 г.
- (50) В своето мнение регионът обясни, че отделните отчети, водени от Buonotourist, касаят единствено услугите по даване под наем (*noleggio* или *fuorilinea*) спрямо автобусните услуги като цяло. Предоставяните от Buonotourist автобусни услуги обаче са включвали междурегионални и международни маршрути (т. нар. „оторизирани“ транспортни услуги), които са били експлоатирани от дружеството на негов риск. Регионът предостави доказателства, че Buonotourist е предоставяло такива оторизирани услуги в рамките на разглеждания период. По-специално регионът представи Решение № 8734/1999 на регионалното правителство за оторизиране на услуги между два региона и Бележка № 4765/2011 на Министерството на инфраструктурата и транспорта, с която се удостоверява поддържането на три междурегионални маршрута. Освен това в бележките към счетоводните отчети на дружеството за 1998 и 2000 г. и също така в Решение № 2157/2004 на Регионалния административен съд на Лацио (*Tribunal Amministrativo Regionale*) ясно се посочват международни и междурегионални дейности.
- (51) Предоставянето на „оторизирани“ междурегионални и международни транспортни услуги не се посочва отделно в счетоводните отчети на Buonotourist. На последно място, не може да се направи извод за счетоводното отделяне на тези услуги, като се съди по Е формулярите, които Buonotourist представя на региона всяка година и в които действителните разходи и приходи за предоставянето на автобусни услуги се посочват отделно в колоната „Местен обществен транспорт, регион Кампания“, а услугите по даване под наем се посочват в колоната „Даване под наем“ (*noleggio* или *fuorilinea*). Според региона колоната „Местен обществен транспорт, регион Кампания“ показва всички разходи и приходи, посочени в „Отчет за приходите от автобусни услуги“, които представляват всички автобусни услуги като цяло, включително оторизирани междурегионални и международни транспортни услуги.

6. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

6.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (52) 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“.
- (53) В съответствие с това, за да се счита за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, дадена мярка за подкрепа трябва да изпълнява кумулативно всички долупосочени условия:
- трябва да е предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка;
 - трябва да предоставя избиращо предимство, като поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
 - трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; и
 - трябва да засяга търговията между държавите членки.

6.1.1. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (54) Комисията отбелязва, че решението на Consiglio di Stato изисква от региона да плати допълнителна компенсация на Buonotourist във връзка с предоставянето на редовни автобусни услуги в рамките на разглеждания период по маршрути от компетентността на региона. Назначеният от съда втори експерт заключи, че Buonotourist е понесло икономически неизгоди под формата на недостатъчна компенсация единствено за 1998, 1999 и 2000 г. в размер на 1 111 572 EUR в резултат на предполагаеми тарифни задължения, които са му били наложени. На 21 декември 2012 г. регионът изплати тази сума на Buonotourist в изпълнение на това решение.
- (55) Фактът, че регионът е бил задължен от национален съд да изплати компенсация на съответното предприятие, не означава, че помощта не може да бъде приписана на региона, който предприема мерки за изпълнение на това решение, тъй като националните съдилища на държавата следва да се считат за органи на тази държава и следователно са обвързани от задължение за лоялно сътрудничество⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Решение от 11 септември 2014 г. по дело *Колисия/Германия*, C-527/12, EU:C:2014/2193, точка 56 и цитираната съдебна практика. Вж. също така решение от 18 юли 2007 г. по дело *Lucchini*, C-119/05, EU:C:2007:434, точка 59, което се разглежда в съображение 94 по-долу.

- (56) Следователно мярката може да бъде приписана на държавата и ресурсите, с които е изплатена компенсацията, представляват държавни ресурси.

6.1.2. Избирателно икономическо предимство

- (57) Комисията в началото отбелязва, че Buonotourist извършва икономическа дейност, а именно превоз на пътници срещу възнаграждение. Поради това Buonotourist следва да се счита за „предприятие“ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

- (58) Предоставянето на мярката следва да се счита за избирателно, тъй като от нея се облагодетелства единствено Buonotourist.

- (59) Що се отнася до предоставянето на избирателно икономическо предимство, от решението по делото *Altmark* следва, че предоставена от държавата или чрез държавни ресурси компенсация на предприятие във връзка с наложени ЗОУ не предоставя такова предимство на съответните предприятия и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, при условие че са спазени четири кумулативни условия⁽¹⁵⁾:

— първо, предприятието получател трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени;

— второ, параметрите на базата за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин;

— трето, компенсацията не може да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се отчитат свързаните с тях приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения;

— четвърто, ако предприятието носител на задължения за обществени услуги не е определено чрез процедура по възлагане на обществени поръчки, нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства за изпълнение на необходимите изисквания на обществената услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на задълженията.

- (60) Решението по делото *Altmark* изисква кумулативното спазване и на четирите условия, за да се изключи наличието на икономическо предимство, когато на предприятията се предоставя компенсация във връзка с наложени задължения за предоставяне на обществени услуги.

- (61) Първо, Комисията отбелязва, че нито италианските органи, нито Buonotourist бяха в състояние да ѝ предоставят акт за възлагане, свързан с разглеждания период, както и че Buonotourist не бе в състояние да определи ясно задълженията, които е било задължено да изпълнява, които могат да се окачествят като ЗОУ, както е обяснено по-подробно в точка 6.2, подраздел i) по-долу.

- (62) Второ, Комисията констатира, че предоставената компенсация въз основа на решението на Consiglio di Stato се основава единствено на последващо изчисление, при което поради липсата на необходими и надеждни данни се използва „индуктивен метод“. Поради това Комисията заключава, че параметрите, въз основа на които назначените от съда експерти са изчислили предполагаемата недостатъчна компенсация, не са били установени предварително и поради това второто условие по делото *Altmark* изглежда не е спазено във връзка с необявената помощ.

- (63) С оглед на кумулативното естество на условията по делото *Altmark* не е необходимо Комисията да проучва дали другите две условия по делото *Altmark* са спазени в настоящия случай. В съответствие с това плащането на допълнителна компенсация на Buonotourist за извършени услуги в рамките на разглеждания период предоставя на това дружество избирателно икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

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

- (64) В своя коментар Buonotourist заяви, че в рамките на разглеждания период пазарът за обществен транспорт в Италия не е бил отворен за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки, поради което разглежданата мярка не може да оказва въздействие върху търговията или да нарушава конкуренцията.

⁽¹⁵⁾ Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, точки 87 и 88.

- (65) На първо място Комисията припомня, че разглежданата мярка е била приведена в действие на 21 декември 2012 г., много след като пазарът за обществен пътнически транспорт в Италия е отворен за конкуренция. Тъй като към онзи момент разглежданата мярка оказва определено въздействие върху пазара, трябва да се оцени дали мярката може да доведе до нарушаване на конкуренцията или да засегне търговията между държавите членки именно в онзи момент.
- (66) Във всеки случай Комисията също така посочва, че както е отбелязал Съдът на ЕС в решението си по делото *Altmark*, след 1995 г. някои държави членки са отворили определени транспортни пазари за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки, и по този начин няколко предприятия вече предлагат услугите си за градски, крайградски и регионален транспорт в държави членки, различни от държавата на произход към онзи момент.
- (67) Поради това следва да се счита, че всяка компенсация, предоставена на *Buonotourist*, има вероятност да наруши конкуренцията при предоставянето на пътнически транспортни услуги с автобус и има вероятност да засегне търговията между държавите членки до степен, в която подронва възможността на установени в други държави членки транспортни предприятия да предлагат своите услуги в Италия, както и да засили пазарната позиция на *Buonotourist*, като го освобождава от разходи, които обичайно би трябвало да поеме при извършването на своите ежедневни управленски или обичайни дейности⁽¹⁶⁾.
- (68) Комисията също така отбелязва, че *Buonotourist* осъществява дейност на други пазари, а именно пазари за услуги по даване под наем, и следователно се конкурира с други дружества на тези пазари в рамките на Съюза. Всяка компенсация, предоставена на *Buonotourist*, потенциално може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки и на тези пазари.
- (69) В съответствие с това Комисията заключава, че мярката нарушава конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

6.1.4. Заключение

- (70) В контекста на горепосоченото Комисията заключава, че мярката представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.2. ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА УВЕДОМЯВАНЕ СЪГЛАСНО РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1191/69

- (71) Съгласно доводите на *Consiglio di Stato*, *Buonotourist* е получило правото на допълнителна компенсация за предоставянето на въпросните транспортни услуги към момента на извършване на тези услуги. За да е валиден този довод, плащанията на компенсация би трябвало да са освободени от задължителната процедура за уведомяване по силата на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69. В противен случай компенсацията, за която не е постъпило уведомление, ще бъде неправомерна в съответствие с член 108 от Договора, доколкото представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (72) Това е така, тъй като съгласно член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 компенсацията, изплатена в съответствие с посочения регламент, не подлежи на процедурата за предварително уведомяване, заета в член 108, параграф 3 от Договора, и по този начин не подлежи на процедурата за уведомяване.
- (73) Въпреки това от решението по делото *Combus* следва, че понятието за компенсация за обществена услуга по смисъла на тази разпоредба трябва да се тълкува в много ограничително⁽¹⁷⁾. Освобождаването от уведомяване, предвидено в член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, обхваща само компенсация за задължения за обществена услуга, наложена едностранно на дадено предприятие, по силата на член 2 от посочения регламент, която е изчислена с помощта на метода, описан в членове 10 — 13 от посочения регламент (общата процедура за компенсиране), а не за поръчка за обществена услуга, както е определено в член 14 от регламента. Компенсацията, изплатена по силата на договор за обществена услуга, както е посочено в член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, представлява държавна помощ и за нея трябва да се изпрати уведомление до Комисията преди да бъде приведена в действие. Неспазването на това ще доведе до считането на компенсацията за помощ, неправомерно приведена в действие съгласно член 108 от Договора.
- (74) Въпросът дали член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 действително освобождава италианските органи от предварително уведомяване в настоящия случай зависи, първо, от това дали регионът действително е наложил едностранно задължение за обществена услуга на *Buonotourist* и, второ, от това дали изплатената по силата на това задължение компенсация е в съответствие с изискванията на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Комисията ще разгледа двата въпроса последователно.

⁽¹⁶⁾ Решение от 3 март 2005 г. по дело *Heiser*, C-172/03, EU:C:2005:130, точка 55.

⁽¹⁷⁾ Решение от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd*, T-157/01, EU:T:2004:76, точки 77 — 79.

i) *Едностранно наложено ЗОУ*

- (75) Комисията отбелязва, че нито италианските органи, нито Buonotourist бяха в състояние да ѝ предоставят акт за възлагане, свързан с разглеждания период. Buonotourist предостави на Комисията единствено договори, които са били изпълнявани, считано от 2003 г.
- (76) Италианските органи твърдят, че предоставеният от тях примерен договор за концесия — който се отнася за друго предприятие — е стандартният договор, използван в региона по време на разглеждания период. Примерният договор за концесия обаче е бил валиден само от април 1972 г. до декември 1973 г., което е повече от 20 години преди разглеждания период и преди влизането в сила на Закон № 151/1981, който се прилага посредством Регионален закон № 16/1983 и въз основа на който Buonotourist получава компенсацията. Въпреки че в примерния договор за концесия изглежда се посочват някои от задълженията, които се считат за ЗОУ (напр. точки 2, 9 и 10), включително задължението за прилагане на отстъпки за учащи, работници, учители и частни и публични служители и задължението за безплатен превоз на определени категории пътници, Комисията не разполага с доказателства, че същите тези задължения действително са били приложими към Buonotourist в рамките на разглеждания период поради липсата на акт за възлагане. По-скоро, като се има предвид, че предоставяните услуги са представлявали редовни превози, е било необходимо в спецификациите за концесията, предоставящи на Buonotourist изключителното право да извършва тези услуги, да се предвидят предварително условията за услугите, които ще се предоставят. Buonotourist не представи доказателства, че тези условия са наложени едностранно от региона, а не са били предложени от оператора в замяна на изключителното право да предоставя услугите и впоследствие тези услуги са разрешени от региона. Във всеки случай тези задължения не се посочват в методологията, която използва назначеният от съда експерт, за да изчисли предполагаемата недостатъчна компенсация.
- (77) Комисията също така проучи дали може да се направи заключение за възлагане на ЗОУ въз основа на Регионален закон № 16/1983, който е правното основание за региона и Buonotourist във връзка с изплатената компенсация на дружеството в разглеждания период (вж. съображения 23 и 40). В това отношение трябва да се отбележи, че регионалният закон предвижда единствено, че субекти и публични или частни предприятия, които предоставят местни обществени транспортни услуги в рамките на концесионен режим, могат да получават публични плащания. В член 2 от регионалния закон изрично се посочва, че: „всички евентуални загуби или дефицит, които не са обхванати от регионалните плащания, определени по-горе [в член 2], остават за сметка на отделните предприятия“.
- (78) Освен това Комисията отбелязва, че в представените от Buonotourist регионални актове (вж. съображение 40) се посочват някои договорни задължения, които са в сила между Buonotourist и региона в рамките на разглеждания период. В тези актове обаче не се определят ясно задължения, които могат да се окачествят като ЗОУ, въпреки че предполагат евентуалното наличие на такива. Освен това наличието на договорни задължения изключва варианта за едностранно налагане на ЗОУ на Buonotourist. Във всеки случай тези задължения не се посочват в методологията, която използва назначеният от съда експерт, за да изчисли предполагаемата недостатъчна компенсация.
- (79) Що се отнася до евентуалното наличие на тарифно задължение, макар че изчислението на допълнителната компенсация от назначения от съда експерт е било извършено въз основа на член 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, Комисията не разполага с доказателства, че такива задължения действително са били наложени едностранно на Buonotourist. В съответствие с член 2, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 тарифните задължения са „задължения, наложени на транспортни предприятия да прилагат, в частност за определени категории пътници, за определени категории стоки или по определени линии, тарифи, определени или одобрени от държавен орган, които противоречат на търговските интереси на предприятието и които са резултат от налагането на, или отказа да бъдат модифицирани, специални тарифни условия“. От друга страна, определените по този начин тарифни задължения „не се прилагат за задължения, произтичащи от общи мерки на ценова политика, прилагана към икономиката като цяло или за мерки, предприети по отношение на транспортни тарифи и условия като цяло с оглед на организацията на транспортния пазар или на част от него“. Комисията отчита, че в точка 27 от примерния договор за концесия от 1972 — 1973 г. се посочват приложимите тарифи за съответния оператор, но припомня, че не е получила подобен акт за концесия или възлагане по отношение на Buonotourist за разглеждания период, от който да може да установи, че на предприятието са били наложени такива задължения. Във всеки случай Комисията отбелязва, че съгласно член 2 от Регионален закон № 16/1983 годишната компенсация за предприятия, които предоставят обществени транспортни услуги, се изчислява предварително като разликата между приходите в резултат на прилагането на минимални тарифи и т. нар. „стандартни разходи“ (вж. съображение 23). Поради това Комисията заключава, че в регионалния закон се предвиждат минимални тарифи, което също изключва наличието на общо тарифно задължение.
- (80) Във всеки случай не изглежда, че евентуалните ЗОУ, които Buonotourist е било длъжно да предоставя, са му били наложени едностранно. Комисията отбелязва, че в това отношение Buonotourist е поемало инициативата, като е отправляло искане за подновяване на концесиите през всичките седем години от разглеждания период.

- (81) Аргументите на Buonotourist, че операторите са били длъжни да спазват маршрутите съгласно ЗОУ, дори при условие че регионът многократно е намалил размера на стандартните разходи, и че срещу тях са шели да бъдат предприети правни действия за прекъсване предоставянето на обществена услуга, ако преустановят изпълнението на своите дейности, не бяха подкрепени от никакви доказателства и поради това не могат да се използват с цел да се направи заключение за наличието на едностранно наложени ЗОУ в настоящия случай.
- ii) *Съответствие на компенсацията с общата процедура за компенсиране*
- (82) Дори ако в настоящия случай бъде доказано, че ЗОУ са били наложени едностранно на Buonotourist, което не е така, компенсацията за тези услуги пак ще трябва да отговаря на общата процедура за компенсиране (раздел IV) от Регламент (ЕИО) № 1191/69, за да бъде освободена от изискването за предварително уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от този регламент. Комисията не счита, че случаят е такъв.
- (83) Първо, Комисията отбелязва, че в общата процедура за компенсиране съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69 се определя метод за изчисляване на размера на компенсацията, която следва да бъде изплатена за финансовата тежест в резултат на налагането на задължение за обществена услуга. Считано от 1 юли 1992 г. и по силата на член 1, параграф 5, буква а) от Регламент (ЕИО) № 1191/69, когато транспортни предприятия осъществяват не само услуги, предмет на задължения за обществени услуги, но се занимават и с други дейности, обществените услуги трябва да бъдат осъществявани като специални сектори, като: i) отчетите за дейността, отнасящи се до всяка от тези дейности, са отделни, и частта от съответстващите им активи се използва в съответствие с действащите счетоводни правила, и ii) разходите са балансирани от приходите от дейността и плащанията от публични органи, без всякаква възможност за прехвърляне от един или към друг сектор на дейността на предприятието.
- (84) Освен това Комисията отбелязва, че съгласно решението на Съда по делото *Antrop* изискванията, определени в тази процедура, не се считат за изпълнени, ако въз основа на надеждни данни от съответните счетоводни отчети е невъзможно да се установи каква е разликата между разходите в резултат на частта от дейностите на предприятието в обхванатата от концесията област и съответните приходи и следователно е невъзможно да се изчислят допълнителните разходи, произтичащи от изпълнението на задълженията за обществена услуга от страна на въпросното предприятие ⁽¹⁸⁾.
- (85) Комисията счита, че предоставената на Buonotourist компенсация не отговаря на тези изисквания. Buonotourist потвърди, че в допълнение към дейностите си по предполагаемите ЗОУ то също така е извършвало дейности във връзка с услуги за даване под наем. В допълнение към това регионът твърди, че Buonotourist е извършвало и други дейности — услуги за междурегионални и международни превози с автобус (вж. съображения 50 — 52). При все това нито италианските органи, нито Buonotourist демонстрираха, че за тези дейности са били водени отделни счетоводни отчети. Това изглежда се потвърждава косвено от Buonotourist, когато то заявява, че сумите, посочени в „Е формулярите“, представяни ежегодно на региона, включват и приходи от маршрути, които не са обхванати от концесии (вж. съображение 45).
- (86) Комисията счита, че представеният от Buonotourist довод, че правното изискване за поддържане на пълна счетоводна и административна документация за разглеждания период вече е изтекло, не може да обоснове впоследствие изплащането на допълнителна компенсация чрез индуктивен подход. Във всеки случай, дори ако бъде доказано, че съществува такова изискване, произтичащо от националното право, то не би могло да подрони задължение, което произтича от съдебната практика на Съда на ЕС или Регламент (ЕИО) № 1191/69, съгласно които наличието на задължение трябва да се докаже преди на транспортния оператор да може да се изплати компенсация за обществена услуга.
- (87) Второ, Комисията отбелязва, че съгласно член 13 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 администрацията трябва предварително да определи размера на компенсацията. Изчисляването на допълнителната компенсация въз основа на последваща оценка, както е поискал Consiglio di Stato, противоречи на тази разпоредба, както вече беше обяснено в съображения (62) и (63).
- (88) В контекста на тези констатации Комисията заключава, че допълнителната компенсация, дължима на Buonotourist според Consiglio di Stato, не е освободена от изискването за задължително предварително уведомяване съгласно член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

⁽¹⁸⁾ Решение от 7 май 2009 г. по дело *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) и др/пузу/Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) и Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)*, C-504/07, EU: C:2009:290.

6.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

- (89) Тъй като не беше доказано, че разглежданата мярка е освободена от изискването за предварително уведомяване по силата на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, ще трябва да се разгледа съвместимостта на плащането с вътрешния пазар, тъй като то представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, както е обяснено в раздел 6.1.
- (90) Член 93 от Договора, в който се съдържат правила за съвместимостта на държавните помощи в областта на координацията на транспорта и ЗОУ в областта на транспорта, представлява *lex specialis* по отношение на член 107, параграф 3, както и член 106, параграф 2, тъй като съдържа специални правила за съвместимостта на държавните помощи. Съдът на ЕС е постановил, че този член „признава, че помощта за транспорта е съвместима с вътрешния пазар само в строго определени случаи, които не застрашават общите интереси на [Съюза]“⁽¹⁹⁾.
- (91) Регламент (ЕО) № 1370/2007 влезе в сила на 3 декември 2009 г. и отмени Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета⁽²⁰⁾. Регламент (ЕО) № 1370/2007 се прилага по отношение на обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.
- (92) Комисията счита, че проверката на съвместимостта на необявената помощ следва да се извърши съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007, тъй като това е било действащото законодателство към момента на приемането на това решение⁽²¹⁾. Освен това тя отбелязва, че допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato на Buonotourist, е била изплатена на 21 декември 2012 г., така че Регламент (ЕО) № 1370/2007 вече е бил в сила от повече от три години на датата, на която са настъпили последиците от изплатената помощ⁽²²⁾.
- (93) Член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 гласи, че „Компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с [вътрешния] пазар. Тази компенсация е освободена от изискването за предварително нотифициране, установено в член [108, параграф 3] от Договора“.
- (94) Поради изброените по-долу причини Комисията счита, че обявената компенсация не съответства на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и поради това не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 9, параграф 1 от този регламент.
- (95) Първо, съгласно член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, когато компетентен орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той трябва да направи това в рамките на обществена поръчка за услуги, освен ако задължението за извършване на обществени услуги има за цел да установи максимални тарифи и се налага чрез мярка, която се прилага по недискриминационен начин към всички обществени услуги за пътнически превоз от един и същи вид в даден географски район (общи правила).
- (96) В разглеждания случай Комисията счита, че не е било представено доказателство, че между Buonotourist и региона е била налице договорна схема или че са били въведени общи правила за установяване на максимални тарифи за всички пътници или определени категории пътници. Комисията получи единствено примерен договор за концесия за 1972 — 1973 г., който се отнася за друго дружество и от който не може да се получи надеждна информация за отношенията между Buonotourist и региона в разглеждания период (1996 — 2002 г.). Освен това Комисията отбелязва, че в съответствие с член 2 от Регионален закон № 16/1983 — правното основание, посочено за разглеждания период както от региона, така и от Buonotourist (вж. съображения 21 и 39) — приходите на доставчиците на обществени транспортни услуги са получени в резултат от прилагането на минимални тарифи, установени от региона. Не се посочват максимални тарифи.

⁽¹⁹⁾ Решение от 12 октомври 1978 г. по дело *Комисия/Белгия*, 156/77, EU:C:1978:180, точка 10.

⁽²⁰⁾ Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 година за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1).

⁽²¹⁾ В този смисъл Комисията се позовава на аргументите, изложени в съображения 307 — 313 от Решение 2011/3/ЕС от 24 февруари 2010 г. относно договорите за обществена услуга за транспорт между датското Министерство на транспорта и „Danske statsbaner“ (държавна помощ C 41/08 (ex NN 35/08) (ОВ L 7, 11.1.2011 г., стр. 1). Това решение беше отменено от Общия съд с решението му от 20 март 2013 г. по дело *Jørgen Andersen/Европейска комисия*, T-92/11, EU:T:2013:143, като решението на Общия съд понастоящем се обжалва пред Съда по дело C-303/13 P. Резултатът от обжалването не е от значение за резултата от разглеждането на настоящия случай, тъй като Общият съд потвърди в обжалваното решение, че именно датата, на която настъпват последиците от изплатената помощ, определя кой набор от правила се прилага. В този случай помощта е била изплатена на 21 декември 2012 г., така че следва да се прилагат правилата, принципите и критериите за оценка на съвместимостта на държавни помощи, които са били в сила към датата, на която Комисията е приела своето решение (вж. точка 39 от съдебното решение).

⁽²²⁾ Решение от 11 декември 2008 г. по дело *Комисия/Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, EU:C:2008:709, точки 50 — 53; решение от 3 февруари 2011 г. по дело *Италия/Комисия*, T-3/09, EU:T:2011:27, точка 60.

- (97) Поради това Комисията заключава, че член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не е спазен.
- (98) Второ, Комисията отбелязва, че независимо дали Buonotourist е сключило обществена поръчка за услуги или е било натоварено с тарифни задължения чрез общи правила, изглежда не са били спазени всички разпоредби на член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, в който се определят задължителното съдържание на обществените поръчки за услуги и общите правила. Например в член 4, параграф 1, буква б) се изисква да се установят предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, така че да се предотврати свръхкомпенсиране, докато в член 4, параграф 1, буква в) и член 4, параграф 2 се определят механизмите за разпределение на разходите и приходите. Както бе обяснено в раздел 6.1 във връзка с извършената от Комисията проверка във връзка с второто условие, определено от Съда в решението му по делото *Altmark*, параметрите, въз основа на които вторият експерт е изчислил предполагаемата недостатъчна компенсация, не са били установени предварително и поради това член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 не е бил спазен.
- (99) Трето, в член 6, параграф 1 се предвижда, че когато обществена поръчка за услуги се възлага пряко, компенсацията трябва да се подчинява на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и разпоредбите на приложението, за да се гарантира, че компенсацията не надвишава необходимото за изпълнението на задължението за обществени услуги. В приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на финансовите средства, съставени от следните фактори: разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги, минус приходи от продажбата на билети, минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното задължение за извършване на обществени услуги, плюс разумна печалба. В допълнение към това съгласно приложението се изисква приходите и разходите да се изчисляват в съответствие с действителните счетоводни и данъчни правила. Освен това от съображения за прозрачност следва да се води разделно счетоводство (точка 5 от приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007).
- (100) Както беше отбелязано в съображение 85, Buonotourist не прилага надлежно разделно водене на счетоводството. Следователно не е възможно да се докаже, че независимо от това каква компенсация в крайна сметка бъде присъдена, тя не надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги (точка 2 от приложението).
- (101) Освен това, при липсата на предварително определени параметри за компенсация, всяко разпределение на разходите трябва задължително да се извърши впоследствие въз основа на произволни допускания, както е направено чрез индуктивната методология.
- (102) Следователно Комисията смята, че допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato, не е била изплатена в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 и следователно необявената помощ е несъвместима с вътрешния пазар.

6.4. ПРИСЪДЕНАТА ОТ CONSIGLIO DI STATO КОМПЕНСАЦИЯ НЕ ПРЕДСТАВЛЯВА ОБЕЗЩЕТИЕ

- (103) В решението за откриване Комисията покани заинтересованите страни да коментират дали решението на Consiglio di Stato представлява обезщетение за причинени вреди за предполагаемо нарушаване на законодателството, а не предоставяне на компенсация за обществена услуга въз основа на приложимите регламенти на Съвета. Нито италианските органи, нито Buonotourist разгледаха този въпрос в своите становища.
- (104) Комисията отбелязва в това отношение, че при определени обстоятелства обезщетението за причинени вреди поради неправомерни действия или други нарушения от страна на националните органи⁽²³⁾ не води до поставяне в по-благоприятно положение и поради това не следва да се счита за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора⁽²⁴⁾. Целта на обезщетението за причинени вреди е различна от целта на държавните помощи, тъй като първото има за цел да върне ошетената страна обратно към ситуацията, в която се е намирала преди ошетеното действие, все едно че последното никога не е настъпвало (*restitutio in integrum*). Във връзка с това Комисията също така отбелязва, че за да може обезщетение за причинени вреди да попада извън правилата за държавните помощи, то трябва да се основава на общо правило за компенсация⁽²⁵⁾. На последно място Комисията припомня, че в решението си по делото *Lucchini* Съдът на ЕС е постановил, че националният съд не може да прилага националното законодателство, ако неговото прилагане би довело до възпрепятстване на „приложението на общностното право,

⁽²³⁾ Например неправомерно увреждане или неоснователно обогатяване.

⁽²⁴⁾ Решение от 27 септември 1988 г. по съединени дела *Asteris и други/Гърция и ЕИО*, 106 — 120/87, EU:C:1988:457.

⁽²⁵⁾ Вж. решение на Комисията от 16 юни 2004 г. относно нидерландска помощ в полза на Akzo Nobel за свеждане до минимум на транспортирането на хлор (дело N 304/2003), обобщено уведомление в ОВ С 81, 2.4.2005 г., стр. 4; вж. също решение на Комисията от 20 декември 2006 г. относно нидерландска помощ за преместване на дружеството Steenberg за демонтаж на автомобили (дело N 575/2005), обобщено уведомление в ОВ С 80, 13.4.2007 г., стр. 1.

доколкото би направило невъзможно възстановяването на държавна помощ, отпусната в нарушение на това право⁽²⁶⁾. Принципът в основата на това решение е, че не може да се прилагат разпоредби на националното законодателство, ако прилагането им би довело до възпрепятстване на правилното прилагане на правото на Съюза⁽²⁷⁾.

- (105) Що се отнася до допълнителната компенсация, присъдена от Consiglio di Stato на Buonotourist, Комисията констатира, че макар в диспозитива на решението на Consiglio di Stato да не се прави препратка към Регламент (ЕИО) № 1191/69, в това решение се посочва правото на Buonotourist да получи определени суми като компенсация съгласно членове 6, 10 и 11 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, чийто размер трябва да бъде определен от администрацията въз основа на надеждни данни. Това предполага, че правото на Buonotourist да получи допълнителна компенсация според Consiglio di Stato произтича не от общото правило за обезщетение за причинени вреди в резултат на неправомерно действие или друго нарушение на националните органи, а от права, които предполагаме произтичат от Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (106) Във всеки случай Комисията счита, че присъждане на обезщетение в полза на Buonotourist за предполагаемото едностранно налагане на задължения за обществена услуга от италианските органи, изчислено въз основа на общата процедура за компенсиране, заложенa в Регламент (ЕИО) № 1191/69, ще бъде в нарушение на членове 107 и 108 от Договора. Това е така, тъй като едно такова присъждане ще доведе до същия резултат за Buonotourist, както и присъждането на компенсация за обществена услуга за разглеждания период, въпреки факта, че спецификациите за концесията, уреждащи въпросната услуга, нито са освободени от предварително уведомяване, нито са в съответствие с материалноправните изисквания на Регламент (ЕИО) № 1191/69 или Регламент (ЕО) № 1370/2007, както е доказано по-горе. Следователно това присъждане ще позволи ефективно да се заобиколят нормите и условията за държавна помощ, определени от законодателя на Съюза, съгласно които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги. В действителност присъждането на обезщетение, равно на размера на помощите, които е планирано да бъдат предоставени, ще представлява непряко предоставяне на държавна помощ, която вече беше сметена за незаконна и несъвместима с вътрешния пазар⁽²⁸⁾. В съответствие с този довод Общият съд заключи, че клаузите за обезщетение, свързани с възстановяване на държавни помощи, представляват държавни помощи⁽²⁹⁾.
- (107) Във всеки случай в примерния договор за концесия от 1972 г., съгласно който Buonotourist предполагаме е предоставяло въпросните транспортни услуги, не се предвижда изплащането на каквато и да е финансова компенсация. Buonotourist се е съгласило да предоставя услугите при посочените в член 2 от Регионален закон № 16/1983, в който се предвижда, че всички загуби или случаи на недостиг, които не са обхванати от публични плащания, остават за сметка на доставчиците на услуги.
- (108) В съответствие с това Комисията не счита, че решението на Consiglio di Stato присъжда изплащането на обезщетение за причинени на Buonotourist вреди в резултат на неправомерно действие или друго нарушение на националните органи, а присъжда изплащането на неправомерна и несъвместима държавна помощ, която е забранена съгласно член 107, параграф 1 от Договора.
- (109) В контекста на горепосоченото Комисията заключава, че необявената мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, която е несъвместима с вътрешния пазар.

7. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПОМОЩТА

- (110) В съответствие с Договора и установената съдебна практика на Съда на ЕС Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта⁽³⁰⁾, когато установи, че тази помощ е несъвместима с вътрешния пазар. Съдът също така нееднократно е постановявал, че целта на задължението на съответната държава да отмени помощта, която Комисията счита за несъвместима с вътрешния пазар, е да бъде възстановена съществуващата преди това ситуация⁽³¹⁾. В този контекст Съдът на ЕС е постановил, че целта е

⁽²⁶⁾ Решение от 18 юли 2007 г. по дело *Lucchini*, C-119/05, EU:C:2007:434, точка 59.

⁽²⁷⁾ Пак там, точка 61.

⁽²⁸⁾ Становище от 28 април по съединени дела *Atzori*, C-346/03 и C-529/03, EU:C:2005:256, точка 198.

⁽²⁹⁾ Решение от 10 ноември 2011 г. по дело *Elliniki Nafpigokataskevastiki AE Chartofylakeiou/Комисия*, T-384/08, EU:T:2011:650, и решение от 11 септември 2012 г. по дело *Corsica Ferries/Комисия*, T-565/08, EU:T:2012:415, точки 23, 114 и 120 — 131. По аналогия вж. също решение от 4 декември 2013 г. по дело *Комисия/Свет*, C-111/10, EU:C:2013:785, точка 44.

⁽³⁰⁾ Решение от 12 юли 1973 г. по дело *Комисия/Германия*, C-70/72, Recueil, стр. 813, точка 13.

⁽³¹⁾ Решение от 14 септември 1994 г. по съединени дела *Испания/Комисия*, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

постигната, когато получателят е изплатил предоставените чрез неправомерна помощ суми, като по този начин се е отказал от предимството, което е имал спрямо конкурентите си на пазара, и ситуацията отпреди плащането на помощта е възстановена⁽³²⁾.

- (111) В съответствие с тази съдебна практика в член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽³³⁾ гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.
- (112) Поради това установената в настоящото решение държавна помощ трябва да бъде възстановена от Италия до степента, до която вече е била изплатена на Buonotourist. Италия трябва да добави към размера на помощта лихва за възстановяване, която се изчислява от датата, на която неправомерната помощ е била предоставена на разположение на Buonotourist (т.е. от 21 декември 2012 г.), до датата на възстановяването ѝ⁽³⁴⁾, съгласно глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията⁽³⁵⁾.
- (113) В съответствие с това Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ в размер на 1 111 572 EUR в полза на Buonotourist, неправомерно приведена в действие от Република Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Република Италия възстановява посочената в член 1 помощ от получателя.
2. Върху подлежащите на възстановяване суми се начислява лихва, считано от 21 декември 2012 г., до тяхното действително възстановяване.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията⁽³⁶⁾ за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Република Италия отменя всички неизплатени до момента плащания по помощта, посочена в член 1, считано от датата на настоящото решение.

Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, се извършва незабавно и ефективно.
2. Република Италия прави необходимото настоящото решение да бъде изпълнено в срок до четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

Член 4

1. В срок до два месеца от уведомяването за настоящото решение Република Италия представя на Комисията следната информация:
 - а) общата сума (главница и лихви), която трябва да бъде възстановена от получателя;
 - б) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - в) документи, доказващи, че на получателя е наредено да възстанови помощта.
2. Република Италия информира редовно Комисията за напредъка по отношение на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 1. При искане от страна на Комисията Република Италия предоставя незабавно информация за вече предприетите и за планираните мерки за

⁽³²⁾ Решение от 17 юни 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97, Recueil, стр. I-3671, точки 64 и 65.

⁽³³⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽³⁴⁾ Вж. член 14, параграф 2 от Регламент № 659/1999.

⁽³⁵⁾ 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, 20.4.2004 г., стр. 1).

⁽³⁶⁾ Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

изпълнение на настоящото решение. Освен това тя предоставя подробна информация за размера на помощта и лихвите за възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Република Италия.

Съставено в Брюксел на 19 януари 2015 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG