

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 27 януари 2010 година

относно държавна помощ С 12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair

(нотифицирано под номер С(2010) 183)

(само текстът на словашки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/60/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ⁽²⁾, и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 11 март 2008 г. Комисията уведоми Словашката република за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (предишен член 88, параграф 2 от Договора за ЕО) относно споразумението между „Летище Братислава“ и Ryanair (наричано по-долу: „споразумението“ или „споразумението с Ryanair“), както и че същевременно е взела решение да издаде разпоредба за информация съгласно разпоредбите на член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ⁽³⁾ [сега член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз] (наричан по-долу: „процедурният регламент“) по отношение на

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от ДФЕС. Двете групи от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно.

⁽²⁾ ОВ С 173, 8.7.2008 г., стр. 9.

⁽³⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

всички документи, данни и информация, необходими на Комисията, за да извърши оценка на въпросната мярка. На 11 юни 2008 г. Словакия представи на Комисията своето мнение относно откриването на процедурата.

(2) Решението на Комисията да открие процедурата и да издаде разпоредба за информация бе публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽⁴⁾. Комисията покани заинтересованите страни да представят мнение относно мярката в срок от един месец от датата на публикуване.

(3) Комисията получи мнения по темата от две заинтересовани страни. Тя изпрати коментарите на Словакия по електронна поща на 11 септември 2008 г. Словакия получи възможност да отговори на тези коментари. По искане на словашките органи беше организирана среща на 26 ноември 2008 г. Комисията получи съображенията на Словакия по електронна поща на 17 декември 2008 г.

2. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

(4) В решението си за откриване на процедурата Комисията отбеляза, че Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (наричано по-долу „BTS“ или „летището“) е основното международно летище на Словашката република. Понастоящем акционери в BTS са Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словашката република (34 %) и Фондът за национална собственост на Словашката република ⁽⁵⁾ (наричан по-долу „Фондът за национална собственост“, 66 %).

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 2.

⁽⁵⁾ Фондът за национална собственост е правен субект, учреден през 1991 г. в съответствие със Закона за националния съвет, № 253/1991 относно обхвата на дейностите на органите в Словашката република във връзка с прехвърлянето на държавна собственост на други лица и относно Фонда за национална собственост на Словашката република (за по-подробна информация вж. <http://www.natfund.gov.sk/>). Неговата цел и основна дейност е да прехвърля държавна собственост, определена за приватизация, на недържавни субекти. Фондът се намира под прекия контрол на Националния съвет на Словашката република, който одобрява бюджета на Фонда, както и предложения за използването на имуществото на Фонда в съответствие с член 28, параграф 3, буква б) от закона, годишните финансови отчети и годишния доклад за дейностите на Фонда.

- (5) Решението за откриване на процедурата се основава на информацията, предоставена от жалбоподателя, и от изявленията в медиите ⁽⁶⁾, съгласно които BTS е предоставило на Ryanair въз основа на споразумение, сключено на 5 декември 2005 г., намаление на летищните такси за новооткрити и за съществуващи редовни дестинации (т.е. дестинации, които вече се обслужват на летището). Това споразумение е валидно до 30 юни 2016 г.
- (6) Според информацията в споразумението с Ryanair е определена такса „Обслужване“ („пакетна“ цена за различни услуги), която включва наземното обслужване на самолетите и свързаните с това услуги, пътническите услуги, наземното обслужване, контролът на натоварването, комуникациите и полетните операции, спомагателните услуги и услугите, свързани с използване на терминала и инфраструктурата.
- (7) За въпросните такси се твърди, че са значително по-ниски от таксите от списъка, официално публикуван в Сборника за аеронавигационна информация ⁽⁷⁾ (наричан по-долу „AIP“). Предполага се, че стойността на такса „Обслужване“ варира в зависимост от това дали авиокомпанията обслужва новооткрита редовна дестинация или съществуваща такава. В таблицата по-долу се обобщават таксите, които се предполага, че Ryanair би трябвало да заплаща, ако е таксувана съгласно AIP, и таксите, които се твърди, че Ryanair в действителност заплаща:

Таблица 1

Сравнение на таксите от AIP и таксите в споразумението с Ryanair

(в евро)

	Такси съгласно AIP ⁽¹⁾	Предполагаеми такси за Ryanair за нови дестинации ⁽²⁾	Намаление за нова дестинация	Предполагаеми такси за Ryanair за съществуващи дестинации ⁽³⁾	Намаление за съществуващи дестинации
Такса за кацане	780				
Пътническа такса	2 030				
Такса за наземно обслужване	250 ⁽⁴⁾				
Общо	3 060	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ При изчисленията е използван за пример Боинг 737-800 със 189 места, коефициент на натоварване 83 % и MTOM 69,9 т.

⁽²⁾ Предполага се, че чрез споразумението се осигурява значително намаление на таксите — при определен коефициент на натоварване (157 пътници) Ryanair плаща на летището обща такса в размер на [...] за пътник [...] за 157 пътника; излитане и кацане) за новите редовни дестинации.

⁽³⁾ Предполагаемата такса „Обслужване“ за съществуващите дестинации е [...] за Боинг 737-800 (излитане и кацане).

⁽⁴⁾ Таксите за наземно обслужване са предмет на отделни споразумения между летището и авиокомпанията. Според жалбоподателя такса за обслужване в размер на около 250 EUR за самолет е силно конкурентна.

^(*) Поверителна информация.

- (8) Предвидено е т. нар. такса „Обслужване“ за нови дестинации да се прилага към всички дестинации през първите 12 месеца след влизане в сила на споразумението. За всяка следваща година такса „Обслужване“ за новите дестинации ще се увеличава с [...]. След първите [...] години такса „Обслужване“, приложима към новите дестинации, ще бъде равна по стойност на такса „Обслужване“ за съществуващите дестинации. В такса „Обслужване“ ще се включва също и таксата за паркиране. Освен това възможното въвеждане на нови такси в бъдеще, които Ryanair няма да бъде длъжна да плаща, би увеличило допълнително разликата между намалената тарифа и тарифата по AIP.
- (9) Въз основа на горепосоченото в решението за откриване на процедурата се поставят следните три въпроса:
- дали решението на BTS да сключи споразумение с Ryanair може да бъде приписано на словашките органи,

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006 г., <http://relax.arend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Жалбоподателят предостави на Комисията списък с валидни към декември 2005 г. такси, публикувани в AIP:

— такса за кацане: 425 SKK (прибл. 11,20 EUR) за тон (максимална излетна маса — MTOM);

— такса за паркиране: 9 SKK (прибл. 0,237 EUR) за тон за час;

— пътническа такса: 490 SKK (прибл. 12,90 EUR) за пътник;

— такса за подход и контрол на въздушното движение: 230 SKK (прибл. 6,07 EUR) за тон.

На летището се плаща такса за кацане, такса за паркиране и пътническа такса. Таксите за подход и контрол на въздушното движение се събират от службите за обслужване на въздушно движение на Словашката република.

- дали BTS е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, като е приело намаление на летишните такси за нови и съществуващи дестинации за Ryanair за периода от сключването на споразумението до 30 юни 2016 г., и
- дали, ако таксите „Обслужване“ за нови и съществуващи дестинации представляват държавна помощ, тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.
- (10) По отношение на първия въпрос Комисията отбеляза при започване на разследването, че на 22 октомври 2007 г. акционерите на BTS по предложение на Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словашката република номинираха нов председател на Управителния съвет на BTS. Ето защо Комисията изрази съмнение относно това, че споразумението не може да бъде приписано на държавата, както твърдят словашките органи.
- (11) По отношение на втория въпрос Комисията трябваше да оцени дали в този конкретен случай поведението на BTS е ръководено от перспективи за рентабилност и дали Ryanair не би получила предполагаемото предимство при обичайните пазарни условия.
- (12) В тази връзка словашките органи посочиха, че BTS, в качеството си на летищен оператор, действа подобно на всяко друго предприятие на пазара, т.е. определя индивидуално таксите за предоставените услуги на въздушните превозвачи на летището на основата на преговори, т.е. посредством споразумение между страните и в съответствие със своята търговска политика.
- (13) Те са считали също, че предоставянето на намаления представлява обичайна търговска практика по отношение на всички авиокомпани и че намаленията „настръхват въздушните превозвачи да превозват повече пътници до летището, което позволява на летищния оператор, BTS, да генерира по-високи приходи както от таксите за услуги, предоставяни на въздушните превозвачи, така и от други търговски дейности, които BTS осъществява на летището и които нямат връзка с въздушния транспорт, а имат за цел да направят летището по-привлекателно за пътниците; с други думи подкрепата на дейностите на въздушните превозвачи представлява пряка подкрепа за развитието на самото летище.“
- (14) Независимо от това словашките органи отказаха да предоставят на Комисията условията на споразумението и подробностите относно обстоятелствата, при които е сключено то. Ето защо Комисията изрази съмнения в решението си за откриване на процедурата дали поведението на BTS е било продиктувано от перспективи за дългосрочна рентабилност. По тази причина не може да бъде изключено, че със сключването на споразумението на Ryanair е предоставено предимство, което авиокомпанията е нямало да получи при обичайните пазарни условия.
- (15) По отношение на третия въпрос Комисията изрази съмнения дали условията за съвместимост, посочени в съобщението на Комисията за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища (наричани по-долу „Насоки от 2005 г.“)⁽⁸⁾ са били изпълнени в настоящия случай и дали мярката за държавна помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (16) В разпореджението за информация, издадено съгласно член 10, параграф 3 от процедурния регламент, от Словашката република се изисква да представи всички документи, информация и данни, необходими за оценяване на мярката, и по-специално:
- условията на споразумението,
 - проучвания, вътрешни документи или друга документация, въз основа на която е договорено споразумението,
 - бизнес плана на летището и всички други стратегически документи, свързани с бизнес стратегията спрямо Ryanair,
 - правилата/обстоятелствата, при които са договорени таксите с другите авиолинии, и политиката, съгласно която се прилагат таксите за други дружества, обслужващи дестинации от и до Братислава (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
 - всяко действашо акционерно споразумение между Фонда за национална собственост и Словашката държава по отношение на BTS, и
 - информацията, изисквана в параграф 70 от решението за откриване на процедурата.
- ### 3. МНЕНИЕ НА СЛОВАКИЯ
- (17) За начало словашките органи предоставиха обща информация за дестинациите, обслужвани от Ryanair (11 дестинации) и от други въздушни превозвачи (Sky Europe — 9 редовни дестинации и 9 дестинации през летния сезон; ČSA — 1 дестинация; Air Slovakia — 4 дестинации; Lufthansa — 1 дестинация и Aeroflot — 1 дестинация) на летището през 2008 г.

⁽⁸⁾ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

- (18) В своите коментари словашките органи поясниха също, че AIR се отнася до стандартните такси на летището. Летището има право обаче, с цел да подобри своята рентабилност и да увеличи използването на своя капацитет, да договаря намаления от тези стандартни такси въз основа на индивидуални споразумения. Тези намаления са обосновани от различни критерии, като брой на превозените пътници, честота на полетите по маршрутите, които се обслужват, и/или въвеждане на нови маршрути. Ако въздушният превозвач не отговаря на критериите, договорени в отделно споразумение, той губи правото си да кандидатства за намаления.
- (19) Словашките органи поясниха също, че BTS, в качеството си на търговско предприятие, само носи отговорност за своята стратегия за ценообразуване и рентабилността на споразуменията, които сключва с различни въздушни превозвачи. BTS представя на консултативния съвет единствено своята обща годишна стратегия по отношение на броя на пътниците на летището, общия размер на своите приходи и разходи, както и своите инвестиции и средства за финансиране на тези инвестиции. В тази презентация на годишната стратегия не се посочват отделни въздушни превозвачи или споразумения.
- (20) Словашките органи поясниха също, че предвид независимостта на BTS те не са в състояние да представят на Комисията информация относно рентабилността на съответните маршрути, нито да осигурят документация, свързана с процеса на договаряне на споразумението с Ryanair.
- (21) Според словашките органи споразумението между BTS и Ryanair се основава на търговски условия и не включва държавна помощ.

3.1. Споразумение с Ryanair от 5 декември 2005 г.

- (22) Словашките органи представиха също копие на т.нар. „Споразумение за летищни услуги“ от 5 декември 2005 г. и сключено между BTS и Ryanair. В споразумението се определят експлоатационните и финансовите условия, при които Ryanair въвежда и извършва търговски полети до и от летището. Споразумението влиза в сила от датата на подписването му (т.е. 5 декември 2005 г.) и е валидно до 30 юни 2016 г.
- (23) Споразумението е сключено на неизключителен принцип, което означава, че страните са се договорили, че условията, предоставени на Ryanair по силата на споразумението, могат да бъдат предоставени по прозрачен и недискриминационен начин на всяка друга авиокомпания, която се задължи да използва летището за еквивалентен обем от дейности.
- (24) В това споразумение Ryanair се задължава да заплаща за най-малко [...] маршрута на ден, считано от 1 юли 2009 г., също и в случай, че обслужва по-малко

маршрути през периода от 1 юли 2009 г. до 30 юни 2016 г. BTS се задължава да осигури необходимата на Ryanair материална база, за да може авиокомпанията да обслужва този договорен минимум от [...] маршрута на ден.

3.1.1. Такса „Обслужване“ за Ryanair

- (25) За услугите, предоставени от летището, Ryanair ще заплаща една „пакетна“ такса за всеки самолет (излитане и кацане), т. нар. такса „Обслужване“, в размер на [...] за самолет от типа B737-800, считано от датата на подписване на договора. Тази такса ще се повишава с [...] от 1 януари всяка година спрямо предходната, освен когато дестинацията представлява „нова дестинация“ (вж. по-долу). Тя включва таксата за кацане, летищната такса за излитане и таксите за обслужване, включително таксите за сигурност и безопасност⁽⁹⁾. Тя не включва нито таксата за подход, платима на Контрол на въздушното движение, нито таксите за паркиране на самолети, тъй като самолетите на Ryanair не са базирани на летището.
- (26) Съгласно споразумението, ако летището въведе такси за сигурност, различни от вече включените в „таксата за обслужване“, летището ще трябва да ги събира пряко от пътниците.

3.1.2. Такса за нови дестинации

- (27) Словашките органи поясняват също, че под „нова дестинация“ в споразумението се разбира всеки редовен полет, който не се извършва от друг въздушен превозвач по време на валидността на графика през същия период на предходната година преди влизането му в сила. Таксата ще се изисква, единствено ако авиокомпанията извършва най-малко [...] полета на седмица. За одобрението на дестинацията основно значение има летищният код по IATA/ICAO, с други думи определението на нова дестинация е свързано с летището, а не с града. Таксата за нови дестинации обхваща същите елементи, както и нормалната такса за обслужване.
- (28) Ryanair заплаща на летището следните такси за обслужване за всеки дванадесетмесечен период след датата на въвеждане на новата дестинация:
- година 1: [...] за самолет от типа B 737-800 (излитане + кацане);
 - година 2: [...] за самолет от типа B 737-800 (излитане + кацане);
 - година 3: [...] за самолет от типа B 737-800 (излитане + кацане);
 - година 4: [...] за самолет от типа B 737-800 (излитане + кацане);

⁽⁹⁾ Тези такси включват мерки за безопасност (например пожарогасене) и проверки по сигурността на пътниците и багажа, както и други услуги по сигурността, изисквани от закона.

- година 5: [...] за самолет от типа В 737-800 (излитане + кацане);
 - година 6: [...] за самолет от типа В 737-800 (излитане + кацане); и
 - след 6 години ще започне прилагане на нормалната такса „Обслужване“ за Ryanair (вж. съображение 25 по-горе).
- (29) Таксите за нови дестинации не се увеличават с [...] всяка година.

3.1.3. Други услуги, предоставяни на Ryanair

- (30) Летището, в качеството си на обслужващ контрагент, предоставя на Ryanair и опция за резервации и продажба на самолетни билети. Съгласно споразумението Ryanair трябва да плаща на летището комисионна в размер на [...] от всички свои нови резервации на Ryanair (без да се включват данъци, такси за промяна, други такси и пътнически услуги и други такси), продадени чрез дебитна/кредитна карта от летището. Размерът на комисионната се определя по следния начин:
- събрана месечна средна сума на заминаващ пътник в размер до [...] EUR: [...] комисионна върху общата сума;
 - събрана месечна средна сума на заминаващ пътник в размер между [...] EUR и [...] EUR: [...] комисионна върху общата сума; и
 - събрана месечна средна сума на заминаващ пътник [...] EUR или повече: [...] комисионна върху общата сума.

4. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

4.1. BTS

- (31) Коментарите на BTS бяха предоставени с писмо от 8 юли 2008 г.

4.1.1. Приписване на споразумението на държавата

- (32) По отношение на своите акционери BTS поясни, че към момента на подписване на споразумението (5 декември 2005 г.) Министерството на транспорта, пощите и телекомуникациите на Словацката република е било единственият акционер на летището. Фондът за национална собственост на Словацката република е получил право на собственост върху акции на BTS на по-късен етап от приватизационния процес. По тази причина BTS счита, че

е неуместно да продължава да се изтъква ролята и влиянието на Фонда за национална собственост.

- (33) BTS счита, че намаленията, предоставени на Ryanair, не са предоставени по никакъв начин от държавни средства, тъй като BTS, като частно акционерно дружество, не разполага с държавни средства. Според BTS самият факт, че държавата притежава акции на BTS, не може автоматично да включва наличието на държавни средства. В съответствие с член 295 от Договора за ЕО Договорът е недискриминационен по отношение на собствеността на публични органи и частни лица.

- (34) Освен това BTS посочва, че решението за сключване на споразумението не може да се приписва на държавата, въпреки че министерството, в качеството си на единствен акционер, е назначило членовете на Съвета на директорите, които са договорили и подписали въпросното споразумение. Според BTS тези членове са избрани в съответствие с учредителния договор на BTS на основата на прозрачни процедури за подбор, а съгласно словашкия търговски закон и учредителния договор на BTS Съветът на директорите управлява дейностите на дружеството и взема решения, свързани с икономическата дейност, както и решения от оперативен и организационен характер, освен ако те не са от компетенцията на други органи. Освен това съгласно словашкия търговски закон Съветът на директорите е задължен да действа в полза на дружеството и носи отговорност за причинени щети, освен ако не бъде доказано, че членовете му са изпълнявали професионално и добросъвестно своите задължения в полза на дружеството. Членовете на Съвета на директорите носят отговорност, дори ако техните действия са одобрени от надзорния съвет.

- (35) BTS разяснява, че ръководството, което е договорило и сключило споразумението, е действало изцяло по своя преценка без намеса от страна на акционера. Ръководството на BTS никога не е имало задължение да представя за одобрение от акционера или от друг орган търговската стратегия на дружеството по отношение на отделни превозвачи.

4.1.2. Цени по AIP спрямо цени по споразумението

- (36) По отношение на пътническите такси и таксите за кацане съгласно действащите разпоредби от AIP летището заявява, че таксите не са били променени през последните години. Единствено през 2008 г. таксите за кацане са били намалени със 7% поради засиленото използване на летището. В таблицата по-долу се обобщават промените в таксите от 2003 г. до 2008 г.

Таблица 2

Промени на цените по AIP на BTS в SKK

Такси в SKK	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Пътнически такси (за пътник)	490	490	490	490	490	490
Такси за кацане (за 1 тон излетна маса на самолет)	425	425	425	425	425	395

- (37) Освен това летището счита, че посочените в AIP цени са препоръчителни, а не задължителни за BTS. Тези цени са приложими за въздушни превозвачи, които не приемат други договорни задължения спрямо BTS по отношение на броя на обслужваните дестинации, честотата на полетите, броя на пътниците или продължителността на техните дейности на летището. Според BTS всяко договорно условие, което надхвърля обхвата на стандартните правила, постановени в разпоредбите и нормативите, трябва да бъде предмет на взаимно одобрение и отразено в цените. Това позволява на оператора на летището да диференцира цените за предоставяните услуги по отношение на задълженията, поети от въздушния превозвач, с цел да се увеличат максимално икономическите ползи за летището.
- (38) BTS допълва също, че тъй като споразумението съдържа клауза, засягаща ежегодното увеличение на цените с [...], разликата между цените на Ryanair и тези по AIP намалява постепенно. Освен това „еднократното“ намаление на цените по AIP през 2008 г. не е отразено в цените за Ryanair, като по този начин разликата допълнително се намалява.
- (39) По отношение на останалите публикувани цени по AIP BTS разяснява, че таксата за подход и контрол на въздушното движение не е включена в цената, договорена между BTS и Ryanair, тъй като тази услуга не се предлага от BTS. BTS пояснява също, че съгласно таксите по AIP, валидни през въпросния период, паркирането на самолети е безплатно през първите два часа. Ето защо BTS не вижда никакви действителни изгоди за Ryanair в резултат на споразумението по отношение на безплатното паркиране, тъй като това условие отговаря, първо, на действащите разпоредби от AIP и, второ, престоят на самолетите на Ryanair на летището не превишава два часа ⁽¹⁰⁾.
- (40) Според BTS предоставената по-горе информация показва, че договорните цени, съгласувани между BTS и Ryanair, не са в противоречие с препоръчителните цени по AIP въпреки тяхната по-различна структура, че те отразяват поетите от Ryanair задължения и осигуряват икономическа печалба за BTS, която е сравнима с тази от други превозвачи или е по-голяма. BTS отбелязва също, че намаление на единичната цена не може само по себе си да представлява основание да се твърди, че получателят на това намаление е получил икономическо предимство.

4.1.3. Принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика и споразумението с Ryanair

- (41) BTS допълнително разяснява, че не е сключило споразумението с цел да постигне преди всичко регионално икономическо развитие, нито пък с цел възможна външна инвестиция. Според него основната цел на това бизнес решение е била да се увеличат приходите от авиационни и други дейности, да се постигне диверсификация на риска и зависимостта от Sky Europe — единствения ключов въздушен превозвач на летището — както и да се осигури по-стабилно нарастване на пътничкопотока на летището. Според BTS всички тези фактори биха допринесли за увеличаване на неговата пазарна стойност.

Таблица 3

Изменение на редовния транспорт на летището през периода 2004—2007 г., изразено в брой пътници

Редовен транспорт, изразен в брой пътници	2004 г.		2005 г.		2006 г.		2007 г.	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Общо	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Словашкият национален превозвач, който е продаден на Austrian Airlines и обявен в несъстоятелност през 2006 г.

- (42) BTS твърди също, че тъй като споразумението е сключено през декември 2005 г., за сравнение следва да се използват наличните данни към този момент, т.е. приложимите летищни такси на други европейски летища, конкуриращи се с BTS за привличане на въздушни превозвачи, като Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Самолетите на Ryanair не са базирани на летището.

- (43) BTS твърди също, че както е общоизвестно, частните летища обикновено предоставят намаления на авиокомпаниите, като се надяват по този начин да повишат рентабилността. Може да изглежда, че намаленията, предоставени на Ryanair, предоставят икономическо предимство, ако се сравняват единичните цени като такива, без да се отчитат икономическите ползи и последици за летището. Според BTS единичните цени не могат да се оценяват без да се вземат предвид останалите договорености и без да бъдат съотнесени към броя на превозваните пътници, общия годишен брой на пътниците, теглото на самолетите, редовността и броя на полетите през определена година, сезонността и съответните разходи, както и други фактори, влияещи върху рентабилността на летището като цяло. Всички тези фактори влияят на приходите и разходите на летищата и трябва да се отчитат при сравняването на цените, определени за отделни превозвачи.
- (44) BTS счита, че при сключването на споразумението е действало като частен инвеститор в условията на пазарна икономика. Преди да подпише споразумението с Ryanair BTS е направило финансови изчисления на рентабилността. Между ръководствата на BTS и Ryanair са осъществени няколко конферентни телефонни връзки, на които са договорени условията. При изчисленията на BTS са оценени разходите и очакваните приходи в резултат на споразумението и тези изчисления са основани на опита на различни летища с нискотарифни превозвачи.
- (45) BTS обяснява също, че към момента на сключване на споразумението летището е разполагало с достатъчен оперативен капацитет за увеличаване на броя на пътниците през следващите години, така че не е очаквало допълнително нарастване на постоянните разходи, свързани с увеличаването на капацитета. То заявява също, че би сключило споразумение и с друг въздушен превозвач при сравними условия, за да осигури сравнимо увеличение на броя на пътниците, както в случая с Ryanair. По отношение на характера на услугите, предоставяни от BTS на пътниците и самолети на Ryanair, то пояснява, че тези услуги са значително по-евтини от услугите, предоставяни на стандартните превозвачи.
- (46) BTS разяснява също, че приходите от споразумението с Ryanair представляват поток от „гарантиран приход“. Това се дължи по-специално на факта, че съгласно член 2.1 от споразумението през периода от 1 юли 2009 г. до 30 юни 2016 г. Ryanair е длъжна да плаща на BTS за най-малко [...] полета на ден, дори ако извършва по-малко полети през този период. Според BTS това задължение на Ryanair позволява по-добро планиране на дългосрочните инвестиции на летището. Освен това BTS пояснява, че значителното увеличение на приходите извън авиационната дейност на летището се дължи на Ryanair.
- (47) По отношение на механизма на прилагане на намалението за новите дестинации, заложено в споразумението, BTS подчертава, че намалението не може да се изчислява на базата на първата година от валидността на споразумението, а на базата на първите 12 месеца от започването на полетите от/до съответните дестинации.
- (48) По отношение на намаленията за т.нар. „нови дестинации“ BTS също счита, че такова намаление не представлява избиращелно икономическо предимство за Ryanair, тъй като BTS е готово да предостави намалените цени единствено за дестинации, отговарящи на съответните критерии от споразумението и осигуряващи икономическа печалба за летището. BTS подчертава освен това, че превозвачът има право да получи намалената цена единствено при условие че това е редовна дестинация с най-малко [...] полета седмично. При очакваното минимално използване на капацитета на самолетите от типа B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾, това представлява най-малко 90 000 нови пътници годишно или повече от 6,5 % от общия брой на пътниците, обслужвани от летището към момента на сключване на споразумението, или повече от 4,3 % от общия брой на пътниците, обслужени от летището през 2007 г.
- (49) В същото време трябва да се отбележи, че от сключването на споразумението до сега единствено една от дестинациите на Ryanair отговаря на условията за предоставяне на намаление, а именно дестинацията Frankfurt-Nahn. Към момента на подписване на споразумението друг оператор не е извършвал и не извършва понастоящем полети до тази дестинация, така че няма привличане на съществуващи пътници на друг превозвач от страна на Ryanair.
- (50) Освен това BTS пояснява, че ако определен превозвач отговаря на условията за т. нар. „нова дестинация“, икономическата печалба от такава дестинация, дори след предоставяне на най-голямата отстъпка през първата година, е повече от [...] за година, което представлява [...] повече, отколкото за обичайна среднестатистическа дестинация на друг превозвач с три полета седмично при цените по AIP (т. е. [...]) и около [...], колкото дестинацията на друг превозвач с пет полета седмично при цените по AIP (т. е. [...]).
- (51) BTS счита, че всяка нова дестинация допринася значително за разрастването и развитието на летището, особено вследствие на по-голямото натоварване на капацитета на летището (терминала и пистите), като печалбата от големия обем приходи от въвеждането на такава нова дестинация превишава в голяма степен предоставените намаления и значително допринася за покриване на съществуващите постоянни разходи ⁽¹²⁾ на дружеството и едновременно с това за устойчивостта на цените на услугите, предоставяни от летището (вж. изменението на цените по AIP). BTS отбелязва също, че такава нова дестинация допринася също за увеличаване на дела на редовните полети на летището и намалява нередовното използване на неговия капацитет, а именно в резултат

⁽¹¹⁾ Според BTS жалбоподателят неправилно допуска, че коефициентът на натоварване на Ryanair е 83 %. Нито Ryanair, нито друг сравним въздушен превозвач, не е постигал такъв коефициент на натоварване на летището. Ryanair може да се сравнява единствено с друг нискотарифен превозвач, опериращ на BTS (напр. Sky Europe през 2005 г.), който е постигнал коефициент на натоварване 63 % през годината, в която е подписано споразумението с Ryanair.

⁽¹²⁾ BTS разяснява също, че почти 100 % от разходите за оперативен капацитет, които не включват разходи за обслужване на самолети (терминал, писти и други зони, както и амортизация, лихви, ремонт и поддръжка, енергия, услуги, лицензи за ИТ система, разходи за персонал и администрация) могат да се считат за фиксирани разходи на дружеството, които не се изменят съществено в зависимост от промените в броя на пътниците, обслужвани от летището.

на полетите през летния сезон (чартърните полети), които са най-важните фактори, които влияят върху нуждата от допълнителни инвестиции в нов летищен капацитет, и които натоварват бюджета на летището чрез амортизации и лихви и в крайна сметка водят до необходимостта от увеличаване на цените за предоставяните услуги.

(52) BTS пояснява също, че условията за предоставяне на намаления за нови дестинации трябва да включват честота от седем полета седмично, което Ryanair изпълнява единствено в случая с дестинацията Frankfurt-Hahn. Ryanair обаче е открила няколко „нови“ дестинации, за които не получава намаления поради недостатъчната седмична честота на полетите (напр. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol и Bremen).

(53) По отношение на рентабилността на маршрутите BTS обяснява, че не разполага с такава информация и че рентабилността от определен маршрут може да се оцени единствено от въздушния превозвач. От началото на предоставяне на своите услуги на BTS Ryanair е закрила само една дестинация (Братислава—Бремен, Германия). Линията е закрыта осем месеца след началото на нейното обслужване, въпреки че Ryanair е платила договорена цена за нея (т.е. по-ниска от цената, обявена в AIP). BTS отбелязва, че тази информация е доказателство, че предоставянето на намаление за дестинации под обичайните пазарни условия не е достатъчно за поддържане на нерентабилна линия.

4.1.4. Съвместимост на помощта

(54) BTS счита, че споразумението не предоставя предимство на Ryanair, тъй като се основава на пазарни условия и следователно не представлява държавна помощ. Ето защо летището не предоставя разяснения на критериите за съвместимост.

(55) BTS счита също, че насоките от 2005 г. не представляват правно обвързващо законодателство в общностното право, т.е. те не са задължителни за държавите-членки на ЕС и за физическите и юридическите лица. Обвързващ характер имат единствено регламентите, директивите и решенията. Препоръките и становищата нямат обвързваща сила. Освен това BTS твърди, че споразумението е сключено на 5 декември 2005 г., а насоките от 2005 г. са публикувани на 9 декември 2005 г. и не са приложими със задна дата в настоящия случай.

4.2. Ryanair

(56) Ryanair започна своето изложение (от 8 август 2008 г.) с коментара, че според компанията откриването на

официална процедура по разследване не е обосновано и необходимо. Тя също така изрази съжаление, че Комисията не ѝ е предоставила възможност да участва в предварителното разглеждане.

(57) По същество Ryanair счита, че Комисията е следвало да се основава на стандартните търговски договорености и, *inter alia*, на данните от съпоставими летища, представени от Ryanair в разследването Charleroi, и въз основа на тях е следвало да реши, че въпросното споразумение съответства на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и следователно не включва държавна помощ.

4.2.1. Приписване на споразумението на държавата

(58) Що се отнася до финансирането на споразумението чрез държавни средства и неговото приписване на словашките органи, според Ryanair BTS е действало автономно, когато е сключило споразумението, и следователно не е включена държавна мярка.

(59) Според Ryanair жалбоподателят изглежда е предубеден, тъй като той използва възраженията на Ryanair срещу поглъщането на BTS от „Летище Виена“ и момента на сключването на споразумението като доказателство за предоставяне на държавна помощ и преувеличава степента на предполагаемото предимство, предоставено на Ryanair.

(60) Макар Ryanair да потвърждава, че наистина е изказала загриженост за конкуренцията във връзка с избора на купувач в процеса на приватизация на BTS⁽¹³⁾, според нея е недопустимо въз основа на нейната позиция да се заключава, че Ryanair е против приватизацията на летището или че е против това „Летище Виена“ да придобие BTS, тъй като се предполага, че споразумението би се прилагало, единствено ако летището е държавна собственост поради необходимостта от държавна помощ. Ryanair пояснява също, че не е против приватизацията на BTS *per se*, а срещу избора на купувач („Летище Виена“), тъй като това би премахнало конкурентният натиск от страна на „Летище Братислава“ спрямо „Летище Виена“ и би лишило от избор авиокомпаниите, желаещи да предоставят услуги в обслужвания район, обхващащ части от Словашката република, Австрия, Унгария и Чешката република.

(61) По отношение на момента на сключване на споразумението Ryanair пояснява, че сключването на споразумението е предшествано от дълъг период на подготовка и преговори между Ryanair и BTS, която е започнала още през декември 2003 г. Споразумението действително е сключено на 5 декември 2005 г., докато последният ден за внасяне на предложения за участие в търга е бил 24 януари 2006 г., т.е. повече от месец и половина след това.

⁽¹³⁾ Който завърши с неуспех.

(62) Освен това Ryanair обяснява, че е било планирано да получи 20 самолета между септември 2005 г. и март 2006 г., като максимум четири от тях е трябвало да бъдат предназначени за полети през BTS. Поради тези съображения от оперативен характер процесът на сключване на споразумението не е можел да бъде временно преустановен за повече от десет месеца до получаването на предложенията за приватизация и одобрението им от антимонополната служба на Словашката република (с първи краен срок 15 август 2006 г. и удължаване на този срок с 45 дни до октомври 2006 г.).

4.2.2. Обяснения относно AIP и таксите по него за услугите на летището

(63) По отношение на AIP Ryanair счита, че този документ съдържа единствено показатели и не обвързва BTS при воденето на преговори с авиокомпаниите. Освен това в самия AIP се предвиждат специални намаления и възможности за освобождаване от неговите разпоредби, като този начин се правят обществено достояние намаленията, които могат да се договарят индивидуално между операторите на летища и авиокомпаниите.

(64) По отношение на стандартната такса за паркиране, която се изисква при паркиране на самолет за повече от два часа, Ryanair пояснява, че тази такса няма да се прилага за нея поради особеностите на нейните операции и факта, че Братислава не е „база“ на Ryanair. Самолетите на Ryanair никога не се паркират на BTS, а поради бързия процес на подготовка за повторен полет при Ryanair всеки от нейните самолети прекарва не повече от 25 минути на летището и никога не навлиза в определените за паркиране зони.

(65) По отношение на въвеждането на нови такси Ryanair счита, че тълкуването от страна на Комисията е подвеждащо, защото предполага, че новите такси няма да се прилагат за Ryanair. Всъщност такива такси ще се събират пряко от BTS, а не от Ryanair. Ryanair отбелязва също, че ако тези такси се събират пряко от нея, те ще оказват неблагоприятно въздействие върху нейния бизнес модел и броя на пътниците.

(66) Ryanair заявява освен това, че ако се премахнат или намалят определени стандартни такси, приложими на летището, тя няма да има предимство, понеже комбинираната такса за кацане, за излитане от летището и такса „Обслужване“, предвидена в споразумението, няма да бъде намалена, при понижаване на стандартните такси на летището. Това е риск, поет от Ryanair в момента на сключване на споразумението. Този риск всъщност се е материализирал, тъй като таксата за кацане е била намалена със 7,1 % през януари 2008 г. Освен това споразумението предвижда годишно увеличение на такса „Обслужване“ с [...].

4.2.3. Споразумението отговаря на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика

(67) Ryanair оспорва предварителните констатации на Комисията, според които, тъй като словашките органи са посочили регионалното икономическо развитие и възможния приток на инвестиции и други вторични и

третични икономически въздействия сред предимствата, произтичащи от споразумението, принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика не е изпълнен.

(68) Тя обяснява също, че основната цел на BTS е била да оптимизира своя пътникопоток и да бъде конкурентоспособно на пазара за летишни услуги и че BTS е основала своето решение на непрекъснато актуализирани финансови анализи, което може да се потвърди и от писмата, разменени между BTS и Ryanair по време на дългия процес на преговори, започнал през декември 2003 г. Ryanair посочва като пример писмо на BTS от 12 декември 2003 г., съдържащо междинно предложение за намаления, от което става ясно, че летището е извършило финансови анализи на разходите и ползите. Ryanair отбелязва също, че в електронно писмо от 16 ноември 2004 г. BTS е анализиало рисковете, свързани със споразумението. Например то е приело да включи в такса „Обслужване“ единствено таксите, определяни от него (например BTS не е включило управление на въздушното движение в своята такса „Обслужване“, тъй като тя не е под негов контрол). Ryanair привежда като пример също факта, че е предоставила на BTS доклад от UNISYS относно възможността вторични летища да приемат част от трафика на основните летища.

(69) Ryanair обяснява, че таксите, плащани от авиокомпанията на BTS, са подобни или дори по-високи от таксите на други съставими летища (например частното „Летище Blackpool“ в Обединеното кралство). Ryanair настоява също, че е представила на Комисията примери за такси, изисквани от многобройни частни и частно финансирани летища, на различни етапи по време на административните и съдебните фази на делото Charleroi и се позовава на аргументите, данните и заключенията от същото дело като допълнителни разяснения. Според Ryanair не е необходима комплексна икономическа оценка, а е достатъчно едно просто сравнение на летишните такси на различни частни и частно финансирани летища.

(70) Ryanair счита също, че след като се е задължила да изпълнява полети по най-малко [...] маршрута на ден — равностойни на повече от 2 милиона пътници годишно при допускане за коефициент на натоварване 75 % — от летище Братислава считано от 1 юли 2009 г., тя е осигурила стабилен поток от приходи за летището. Ryanair допълва също, че този приход е гарантиран от неустойка, която възлиза на такси за [...] маршрута дневно, ако Ryanair не изпълни своя ангажимент. Ето защо според нея прилагането на по-ниски такси на летището е било с цел създаване на икономическо предимство и поради това е в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

(71) Освен това таксата „Обслужване“ за нови дестинации се основава на честотата на полетите (7 полета седмично) и се равнява на над 100 000 пътника годишно (при допускане на коефициент на натоварване от 75 %). Ryanair обяснява, че намаленията за нови дестинации към момента на представяне на нейните съображения са били валидни единствено за маршрута между Братислава

и Frankfurt-Hahn. Тя настоява също, че намаленията, предоставяни от BTS за нови дестинации, са в съответствие с практиката в сектора, тъй като много частни и публични летища прилагат същите или по-големи намаления за нови дестинации.

- (72) Ryanair разяснява също, че като осигурява на летището по-голям брой пътници, тя допринася за увеличаване в максимална степен на своите приходи извън авиационната дейност и на използването на терминалите. Приходите извън авиационната дейност включват такси за паркиране за пътниците, приходи от търговски дейности, свързани с летището, като наем на автомобили, магазини, банки, пощенски служби и ресторанти, приходи от услуги за превоз на пътници по редовни маршрути до съседни градове и приходи от реклама. В допълнение Ryanair счита, че летището може да генерира допълнителни приходи от билетни продажби и такси за свръхбагаж и да спестява разходи, като използва различни процедури по регистрация на пътниците.
- (73) Ryanair отхвърля предположенията на жалбоподателя, че коефициентът на натоварване на нейните самолети възлиза на 84 % и че максималната излетна маса на самолет е 69,9 тона. Тези предположения са преувеличени с цел да се увеличи размерът на предполагаемото предимство, предоставено на Ryanair. Ryanair пояснява също, че при преговорите с BTS е изхождала от допускане за коефициент на натоварване на въздухоплавателно средство в размер на 75—80 %, което е потвърдено от *ex-post* статистиката. Максималната излетна маса на самолетите на Ryanair, извършващи полети до и от летище Братислава, е 67 тона.
- (74) Според Ryanair още през 2005 г. е могло да се предвиди, че споразумението, сключено с BTS, ще повиши рентабилността на летището и така ще осигури допълнителна стойност за акционерите. Ryanair е сключила подобни договори с други частни и публични летища като London-Stansted, London-Luton, Prestwick или Hahn.

4.2.4. Липса на избирателност

- (75) Според Ryanair мярката не е избирателна, тъй като споразумението е сключено на неизключителен принцип и всеки друг превозвач би могъл да получи същите условия, предоставени на Ryanair на основата на съответните задължения. Ryanair счита също, че в споразумението се осигурява прозрачност и не се допуска дискриминация при прилагането на финансовите и експлоатационните условия, предлагани на други авиокомпании.
- (76) Ryanair обяснява също, че към момента на сключване на споразумението летището е функционирало без да използва целия си наличен капацитет и е имало възможност да приеме конкуренти на Ryanair. Авиокомпанията отбелязва също, че Sky Europe е получила поне същите условия като Ryanair тъй като поетите от нея ангажменти са били сходни.

4.2.5. Въздействие върху търговията между държавите-членки и нарушаване на конкуренцията

- (77) Ryanair оспорва предварителните констатации на Комисията при откриването на процедурата по отношение на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки. Тя поспециално оспорва факта, че Комисията не е анализирала договореностите между конкуриращи се авиокомпании и летища.

5. КОМЕНТАРИ НА СЛОВАКИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ

- (78) На първо място словашките органи посочват, че напълно подкрепят аргументите на BTS и Ryanair, че споразумението не включва държавна помощ в полза на Ryanair и че то е сключено при пазарни условия.
- (79) По отношение на приписването на споразумението на държавата те подчертават по-специално, че споразумението е сключено едва след дълъг процес на преговори между ръководството на летището и Ryanair. Според словашките органи, ако споразумението би могло да се припише на държавата, то процесът на преговаряне е щял да бъде по-кратък. Очевидно е също, че споразумението не е сключено под натиск. Те твърдят, че летището е независимо от местните и регионалните органи и че е могло да финансира своите оперативни разходи от приходите си без намесата на публичните органи.
- (80) Словашките органи твърдят също, че BTS е действало като пазарен инвеститор с цел да получи най-изгодните договорни условия за летището. BTS е представило неотдавна на Министерство на финансите на Словашката република доклад, изготвен в края на 2003 г. от консултантско дружество във връзка с нискотарифната стратегия на летището. Целта на този доклад е да се опишат дейностите и тенденциите на бизнеса на нискотарифните авиокомпании в цял свят и в Централна Европа, за да получи ръководството на летището препоръки за цените, пазарните и финансовите аспекти. През април 2004 г. е извършен друг анализ, в който се оценява увеличаването на броя на пътниците на летището и възможностите за ценообразуване.
- (81) Словашките органи потвърждават, че BTS също е прилагало или предлагало намаления за нови редовни дестинации на други превозвачи като Easyjet и Sky Europe и че споразумението с Ryanair не представлява специална дерогация. Те заявяват също, че определението на „нова дестинация“ е съпоставимо с това на други превозвачи и Ryanair по никакъв начин не е била поставена в по-благоприятно положение.
- (82) Словашките органи поясняват още, че въпреки че според тях споразумението с Ryanair не включва държавна помощ, те са изискали от летището *ex-post* анализ на рентабилността от споразумението. Според резултата от този анализ летището е постигнало рентабилност по споразумението в размер на 8,5—10 % през периода 2006—2007 г.

6. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

6.1. Държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС

- (83) По силата на 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.“
- (84) Критериите, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, имат кумулативен характер. Следователно с цел да се установи дали въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да бъдат изпълнени всички от следните условия. По-специално финансовата подкрепа следва да:
- бъде предоставена от държавата или чрез ресурси на държавата,
 - поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,
 - нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, и
 - засяга търговията между държавите-членки.
- (85) В настоящия случай словашките органи твърдят, че BTS е действало така, както би действал инвеститор в условията на пазарна икономика в подобна ситуация. Ако случаят е такъв, то Ryanair не е била поставена в по-благоприятно положение чрез споразумението и няма наличие на държавна помощ.

6.2. Прилагане на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика

- (86) За да оцени дали споразумението е сключено при обичайни пазарни условия, Комисията трябва да проучи дали при подобни обстоятелства частен инвеститор, осъществяващ дейност при обичайните условия на пазарна икономика, би сключил същото или подобно търговско споразумение както BTS⁽¹⁴⁾.
- (87) Двете заинтересовани страни (т. е. BTS и Ryanair) твърдят, че други частни и публично притежавани летища също предоставят намаления в зависимост от обема на пътниците, както и за нови дестинации, като очакват повишаване на своята рентабилност и по-добро използване на инфраструктурата. По тази причина те считат, че Комисията следва да ограничи своя тест за частен инвеститор на пазара до сравнение на таксите от споразумението и летишните такси, прилагани на други европейски летища спрямо нискотарифните авиокомпаниите. По-специално Ryanair твърди, че таксите на летище Братислава са подобни или дори по-високи от тези на други съпоставими летища (напр. „Летище Blackpool“ в Обединеното кралство).

⁽¹⁴⁾ За да извърши своята оценка, Комисията възложи на Моогте Степелс (наричан по-долу: „експертът на Комисията“) да извърши проучване. Експертът на Комисията анализира финансовите данни и предположенията, залегнали в споразумението с Ryanair. BTS е подпомогнал експерта на Комисията при провеждането на проучването и му е осигурило достъп до всички необходими документи в специално помещение, както и до ръководството на BTS. Експертът на Комисията е получил също неограничен достъп до финансовата, договорната и другата документация на летището.

(88) В това отношение Комисията счита, че въпреки че летишните такси, прилагани на други европейски летища, могат да представляват много обща база за сравнение на ценообразуването на летишните услуги, те не водят до заключението, че BTS е действало като частен инвеститор в този конкретен случай.

(89) Структурата на приходите и разходите е различна при всяко летище. Те по-специално зависят от степента на развитие на летището, особено по отношение на броя на пътниците, авиокомпаниите, които извършват полети от/до летището, наличния капацитет (свързкакапацитет, ограничения на капацитета или необходимост от нови инвестиции поради увеличение на броя на пътниците), полезния живот на инфраструктурата, необходимостта от инвестиции за замяна, нивата на амортизация, регулаторната тежест, която може да бъде различна в различните държави-членки, както и предишните дългове и задължения. Комисията отбелязва също, че споразуменията с авиокомпаниите могат да бъдат различни при всяко летище, както и че могат да зависят също така от привлекателността на неговото местоположение за въпросната авиокомпания и нейните конкуренти, района на обслужване и равнището на предлаганите услуги.

(90) Ето защо Комисията счита, че трябва да се оцени дали споразумението включва предимство за Ryanair по отношение на условията на летище Братислава, а не чрез просто сравнение на таксите, прилагани от други европейски летища, чиито характеристики могат да се различават.

(91) Съгласно принципите, установени в съдебната практика, Комисията трябва да сравни поведението на BTS с това на частен оператор, ръководен от перспективи за рентабилност⁽¹⁵⁾. BTS твърди, че е действало рационално, но не е представило на Комисията официален писмен доклад.

(92) Съдът постанови в решението за Stardust Marine, че „[...] за да се установи дали държавата е възприела поведението на далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят 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“⁽¹⁶⁾.

(93) За да може да приложи критерия за частен инвеститор, Комисията трябва да оцени фактите спрямо момента на подписване на споразумението. BTS е подписало споразумението с Ryanair на 5 декември 2005 г. Комисията трябва също да основе своята оценка на информацията и предположенията, които са били на разположение на оператора при сключването на споразумението.

⁽¹⁵⁾ Дело C-305/89 Италия с/у Комисията („Alfa Romeo“), [1991] Сб. I-1603, параграф 20, Дело T-296/97 Alitalia с/у Комисията [2000] Сб. II-3871, параграф 84.

⁽¹⁶⁾ Решение на Съда от 16 май 2002 г., C-482/99, Франция/Комисия (наричано по-долу: „решение за Stardust Marine“), 2002 г., Сб. I-04397, параграф 71.

- (94) Съгласно споразумението (член 2.1) Ryanair се е ангажира да обслужва най-малко [...] съществуващи дестинации на ден до средата на 2009 г. След средата на 2009 г. се е очаквал много по-малък растеж. В член 6.4 от споразумението се предвижда, че цената за стандартна дестинация възлиза на [...] EUR за повторен полет (качане и излитане), като се увеличава с [...] на година.
- (95) Съгласно член 6.3 от споразумението таксата за новите дестинации е намалена до [...] EUR за повторен полет на самолет и ще се увеличава с [...] на година за период от шест години, който започва да тече от въвеждането на новата дестинация. От информацията, предоставена от летището, се достига също така до извода, че новите дестинации ще представляват най-много 20 % от общия брой на дестинациите, обслужвани от Ryanair⁽¹⁷⁾.
- (96) На тази основа летището е имало възможност да прогнозира приходите, генерирани от споразумението с Ryanair. Следва да се подчертае, че в тези приходи се вземат предвид единствено приходите от авиационните дейности, а не се отчитат непреките приходи.
- (97) Комисията отбелязва също, че в резултат на ангажимента на Ryanair да обслужва най-малко [...] маршрута на ден от летището, BTS е могло да разчита на стабилни и предвидими приходи по време на действието на споразумението.
- (98) Прогнозите за разходите на летището за периода на действие на споразумението са направени чрез проектиране на действителните разходи⁽¹⁸⁾ в бъдещето до 2016 г. въз основа на бизнес плана на летището.
- (99) Част от всяка съответна разходна позиция се приписва на споразумението в зависимост от показатели, представляващи дела на пътниците (29,38 % пътници през 2007 г.), движения на самолети на летището (12,69 % през 2007 г.), максимална излетна маса (19,07 %) и административни нужди, свързани със споразумението, както и нивото на услугите, предлагани на Ryanair. Годишните прогнозни показатели за разпределението са посочени в таблица 4 по-долу, която показва, че делът на разходите, поемани от Ryanair, се увеличава успоредно с нарастването на нейното участие в дейността на летището.

Таблица 4

Показатели за разпределение на разходите за споразумението с Ryanair през периода 2008—2016 г.

Показатели за разпределение на разходите	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Пътници	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Максимална излетна маса	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Движения на самолетите на летището	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Администрация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) След това разходите са проектирани в бъдещето до 2016 г., като се правят следните ключови допускания въз основа на бизнес плана на летището:
- Годишната амортизация се основава на инвестиционната програма, която включва разходите за нов терминал и се повишава рязко през годините на строежа на новия терминал от 2009 г. до 2012 г.
 - Разходите за персонала се основават на допускането, че броят на служителите ще се увеличава с 50 % от увеличението на пътниците за година, умножено по средната заплата на служител, умножена по годишния процент на инфлация.

⁽¹⁷⁾ В контекста на възможна дискриминация по отношение на таксите за въздушните превозвачи на BTS Комисията отбелязва, че такса „Обслужване“ на Ryanair за пътник през 2008 г. е съпоставима с таксата за пътник, плащана от Sky Europe, напр. Sky Europe е превозила 892 939 пътници през 2008 г. и е платила такса в размер на [...] за пътник, като таксата е включвала също такса за паркиране на самолети на летището; в сравнение с нея Ryanair е превозила 762 541 пътници и е платила такса в размер на [...] за пътник, без да се включва такса за паркиране на самолети. По този начин таксите на BTS се различават единствено по отношение на равнището на предоставената услуга и броя на превозените пътници. По време на своето официално разследване Комисията не получи противоположни мнения от конкурентите на Ryanair на BTS.

⁽¹⁸⁾ В изчислението разходната база се отнася за 2007 г.; разходите за 2005 г. са били по-ниски.

- Допуска се, че разходите за потребление на енергия (газ, електричество) и вода ще се увеличат с 25 % от увеличението на прогнозния брой на пътниците, умножено по годишния процент на инфлация плюс еднократно увеличение от 35 % през 2010 г., което отразява откриването на фаза 1 от новия терминал. За откриването на фаза 2 от новия терминал през 2012 г. няма съответстващо увеличение, тъй като при фаза 2 съществуваща сграда се заменя с нова сграда, така че няма нетно увеличение на потреблението на енергия.
 - Разходите за ремонтни дейности и поддръжка се основават на допускане за увеличение в размер на 50 % от размера на увеличението на прогнозния брой пътници, умножено по годишния процент на инфлация.
 - Годишната инфлация се основава на прогнозата на словашкото Министерство на финансите.
 - Обменният курс, използван за преобразуване на SKK в евро, е фиксиран на равнището на курса на датата на подписване на споразумението (37 798 SKK/EUR).
- (101) В таблицата по-долу се обобщават изчисленията за приходите и разходите по отношение на споразумението и неговия принос към печалбата на BTS по време на неговото действие. Тези изчисления се основават на бизнес плана, предоставен от ръководството на BTS, и на описаните по-горе допускания.

Таблица 5

Анализ на рентабилността на споразумението с Ryanair през периода 2005—2016 г.

(в 1 000 EUR)

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Приходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба/Загуба	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на печалбата	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ННС ⁽¹⁾ на печалбите	[...]										
Среден марж на печалбата	[...]										

⁽¹⁾ Нетната настояща стойност (наричана по-долу „ННС“) е изчислена на базата на 6,9 % сконтов процент.

- (102) Комисията отбелязва, че споразумението с Ryanair генерира по време на своето действие положителен принос към финансовите резултати на BTS с ННС на печалбите, която възлиза на [...] милиона. Освен това се е очаквало общата ННС на BTS също да бъде положителна през периода на действие на споразумението.
- (103) Комисията отбелязва също, че споразумението обхваща всички произтичащи от него разходи. Така нареченият „подход на пълните разходи“ в разглеждания случай включва амортизационните разходи за летищна инфраструктура и всички останали оперативни разходи, разходите за вече налична инфраструктура ⁽¹⁹⁾ и разходите за мерки за сигурност и безопасност, които могат да представляват мерки от обхвата на държавната политика и не биха представлявали икономическа дейност по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това приходите от дейности извън авиационната, които са свързани със споразумението, не са взети предвид. Така ННС на печалбите изглежда подценена, а положителният принос на споразумението следва да бъде по-голям.
- (104) Комисията отбелязва също, че през 2010 г. и 2011 г. — годините, през които първата част на новия терминал ⁽²⁰⁾ ще влезе в експлоатация и ще бъде създаден допълнителен капацитет на летището — неговите разходи (по-специално амортизационните разходи и разходите за енергия) ще се увеличат с 33 % до 38 % в сравнение с 2008 г. и ще имат отрицателно въздействие върху резултатите през тези първи две години.

⁽¹⁹⁾ Инвестициите в инфраструктура и нейното финансиране, които са приети като неотменим ангажимент преди летищата да започнат да се считат за предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС (дата на първото решение Aéroport de Paris).

⁽²⁰⁾ Решението за инвестиция за замяна на стария терминал е взето независимо от решението за встъпване в договорни отношения с Ryanair и преди подписването на споразумението с Ryanair. BTS не е получило държавна помощ за строителството на новия терминал.

- (105) Таблица 5 показва, че средният марж на печалбата ⁽²¹⁾ (или т. нар. възвращаемост от продажбите) от споразумението възлиза на [...] и е сравним със средните маржове на печалбата на други летища в ЕС през 2006 г. и 2007 г. (вж. таблицата по-долу).

Таблица 6

Марж на печалбата на други летища в ЕС през 2006 г. и 2007 г.

(в %)		
Летища	Марж на печалбата 2006 г.	Марж на печалбата 2007 г.
Fraport	10,51 %	8,60 %
Aéroports de Paris	7,65 %	14,04 %
Flughafen München	6,73 %	4,98 %
Manchester Airports Group	17,69 %	20,42 %
Aeroporti di Roma	10,63 %	3,21 %
Flughafen Wien	17,62 %	16,77 %
SEA Aeroporti di Milano	7,44 %	5,90 %
Flughafen Düsseldorf	5,47 %	10,15 %
Aeroportos de Portugal	16,71 %	16,10 %
Finavia	8,85 %	10,82 %
Flughafen Köln-Bonn	1,98 %	2,00 %
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07 %	7,16 %
Hannover-Langenhagen	0,00 %	5,61 %
Lyon-Saint Exupéry	0,00 %	0,42 %
Peel Airports	-3,64 %	2,93 %
Среден марж на печалбата	7,31 %	8,61 %

- (106) Експертът на Комисията извърши също анализ на чувствителността на нетната настояща стойност на споразумението, за да изследва въздействието на изменение на амортизационните разходи и разходите за енергия — в случай че тези разходи са подценени — върху рентабилността на договора.

Таблица 7

Анализ на чувствителността (увеличение на амортизационните разходи и разходите за енергия) на рентабилността на споразумението с Ryanair

Различни сценарии	Нетна настояща стойност на договора с Ryanair в 1 000 EUR
Основен сценарий	[...]
Алтернативен сценарий 1: Увеличение на амортизационните разходи и разходите за енергия с 10 % през 2013 г. и с 15 % през периода 2014—2016 г.	[...]
Алтернативен сценарий 2: Увеличение на амортизационните разходи и разходите за енергия с 15 % през 2013 г. и с 25 % през периода 2014—2016 г.	[...]

- (107) Независимо от измененията между 10 % и 25 % в анализа на чувствителността, приносът на споразумението към нетната печалба на BTS остава положителен и е между [...] милиона EUR и [...] милиона EUR.
- (108) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че решението на BTS да сключи споразумение с Ryanair е било рационално въз основа на горепосочения анализ на разходите и ползите.

⁽²¹⁾ При маржа на печалбата (или т. нар. възвращаемост от продажбите) нетната печалба се сравнява с продажбите (приходите). Това съотношение показва дали определено предприятие реализира достатъчна възвращаемост от продажбите, тъй като при него се изчислява размерът на печалбата, генерирана от едно евро приходи от продажбите; то представлява индикатор за рентабилността и ефективността.

Други аспекти на споразумението и анализ на риска за BTS

- (109) Комисията счита, че е важно да разглежда споразумението в контекста на предишната дейност на BTS и неговата позиция на пазара към този момент.
- (110) Комисията отбелязва също, че съгласно решението по делото Charleroi⁽²²⁾, при извършването на оценка на въпросната мярка трябва да се вземат предвид всички съответни характеристики на мярката и техния контекст.
- (111) В настоящия случай освен анализа на разходите и ползите при оценката на основанията за решението на BTS да склучи споразумението следва да се разгледат и други характеристики като диверсификация на авиокомпаниите, обслужващи летището (и по този начин до намаляване на риска), по-добро разпределение на ресурсите и намаляване на свръхкапацитета.
- (112) Тъй като Словашката република в момента няма установен национален превозвач, а делът на предишния ѝ въздушен превозвач беше малък (6 % от пътниците на BTS през 2005 г.), а в други държави-членки подобни авиокомпании продължават да осигуряват най-малко 40 % от пътниците на съпоставими летища, BTS до голяма степен е било зависимо от Sky Europe, частна авиокомпания, която осигурява близо 73 % от пътниците на летището през 2005 г. Следва да се отбележи, че в резултат на споразумението с Ryanair BTS наистина е могло да диверсифицира клиентската си база и по този начин да намали своя риск, който се е реализирал през 2009 г., когато Sky Europe беше обявена в несъстоятелност.
- (113) Освен това BTS е намалило риска от създаване на свръхкапацитет, като е заменило стария терминал с нов и по-голям терминал. Оптимизирането на инфраструктурата и нейната по-редовна експлоатация е позволило да се намалят редовните такси по AIP от 2008 г. насам. Също така BTS не е включило в т. нар. такса „Обслужване“ такси, които не са под негов контрол, например таксите за контрола на въздушното движение.
- (114) Освен това Ryanair рекламира Братислава на своята интернет страница като една от своите дестинации. BTS

обаче не заплаща за тази реклама, въпреки че не може да се изключи фактът, че има определена полза от това.

- (115) Комисията отбелязва, че всички тези качествени елементи също имат положителен принос към оперативното и финансовото състояние на BTS и са повишили пазарната му стойност за акционерите. Следователно те допълват горепосочения анализ на разходите и ползите.

З а к л ю ч е н и е

- (116) С оглед на горепосоченото Комисията може да направи заключението, че към момента на подписване на споразумението с Ryanair BTS е считало, че споразумението ще повиши рентабилността на летището. Следователно Комисията може да приеме, че при подобни обстоятелства оператор, действащ в условията на пазарна икономика, би приел да склучи подобно споразумение с Ryanair както BTS.
- (117) Тъй като не е изгълнен най-малко един от кумулативните критерии в съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията счита, че споразумението не включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Споразумението от 5 декември 2005 г., сключено между Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. и Ryanair Ltd., не включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Словашката република.

Съставено в Брюксел на 27 януари 2010 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

⁽²²⁾ Дело T-196/04 Ryanair срещу Комисията („решение по делото Charleroi“), [2008], параграф 59.