



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/628 на Комисията от 11 ноември 2016 година относно държавна помощ SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Австрия в полза на летище Клагенфурт, Ryanair и други авиокомпани, ползващи летището (нотифицирано под номер C(2016) 7131)⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/628 НА КОМИСИЯТА

от 11 ноември 2016 година

относно държавна помощ SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), приведена в действие от Австрия в полза на летище Клагенфурт, Ryanair и други авиокомпани, ползващи летището

(нотифицирано под номер C(2016) 7131)

(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 мнения съгласно горепосочените разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 5 октомври 2007 г. конкурент на ирландската авиокомпания Ryanair plc (наричана по-долу „Ryanair“) на европейския пазар за пътническо въздухоплаване, който моли самоличността му да не бъде разкривана, подаде жалба, в която твърди, че Ryanair е получила неправомерна държавна помощ от федералната провинция Каринтия, град Клагенфурт, Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (наричано по-долу „Kärnten Werbung“) и летище Клагенфурт (наричано по-долу „KLU“) чрез неговото дружество Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (наричано по-долу „KFBG“).
- (2) С писмо от 11 октомври 2007 г. Комисията препрати жалбата на Австрия и поиска допълнителна информация. Австрийските органи изпратиха отговора си с писмо от 2 януари 2008 г.
- (3) С писмо от 15 ноември 2010 г. и от 24 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от австрийските органи. Австрийските органи отговориха с писма от 28 януари 2011 г. и 30 май 2011 г.
- (4) На 8 април 2011 г. Комисията поиска информация от Ryanair. Ryanair предостави тази информация с писмо от 4 юли 2011 г. На 15 юли 2011 г. Комисията препрати обясненията на Ryanair на австрийските органи, които представиха мнение по тях с писмо от 20 септември 2011 г.
- (5) След проверка на предоставената от австрийските органи информация на 22 февруари 2012 г. Комисията реши да открие процедурата по разследване съгласно член 108, алинея 2 от Договора за функционирането на Европейския

⁽¹⁾ ОВ С 233, 3.8.2012 г., стр. 28.

съюз (ДФЕС). Решението за откриване на официалната процедура по разследване (наричано по-долу „Решение за откриване на процедурата“) бе предоставено на Австрия на същия ден и по-късно бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно мярката ⁽²⁾.

- (6) С писмо от 13 март 2012 г. Австрия поиска от Комисията удължаване на срока за представяне на нейното мнение по решението за откриване на процедурата. С писмо от 19 април 2012 г. Комисията даде съгласие за такова удължаване на срока. На 16 май 2012 г., 11 юни 2012 г. и 31 август 2012 г. Австрия представи мненията си.
- (7) С писма от 20 юни 2012 г., 5 октомври 2012 г., 3 май 2013 г. и 28 май 2014 г. Комисията препрати на Австрия мненията на заинтересованите страни.
- (8) С писмо от 24 февруари 2014 г. Комисията уведоми Австрия и заинтересованите страни по процедурата, че на 20 февруари 2014 г. са били приети Насоките на Комисията относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите ⁽³⁾ (наричани по-долу „Насоки за въздухоплаването от 2014 г.“) и ги помоли да предоставят мнение относно прилагането на новите насоки на ЕС относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите по отношение на настоящата процедура по разследване. Австрия отговори с писмо от 20 март 2014 г.
- (9) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. Те замениха Насоките на Общността от 2005 г. за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища ⁽⁴⁾ (наричани по-долу „Насоки за въздухоплаването от 2005 г.“).
- (10) С писмо от 28 май 2014 г. Комисията поиска от Австрия допълнителна информация относно сключено на 22 януари 2002 г. маркетингово споразумение между KLU и Ryanair. Комисията научи за това споразумение от информацията, предоставена от една от заинтересованите страни (Ryanair). С писмо от 11 юни 2014 г. Австрия отговори на това искане.
- (11) След проверка на предоставената от Австрия информация на 23 юли 2014 г. Комисията взе решение да разшири процедурата по разследване. Решението за разширяване на официалната процедура по разследване ⁽⁵⁾ (наричано по-долу „Решение за разширяване на процедурата“) бе предоставено на Австрия на същия ден и по-късно бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно мярката.
- (12) С писмо от 20 август 2014 г. Австрия представи мнението си относно мярката, която бе предмет на решението за разширяване на процедурата. Комисията получи мнения от заинтересовани страни. Те бяха препратени на Австрия, която получи възможност да изрази своето мнение: отговорът на Австрия постъпи на 17 декември 2014 г.
- (13) С писма от 1 декември 2014 г., 5 февруари 2015 г., 24 април 2015 г. и 11 декември 2015 г. Комисията препрати на Австрия мненията на заинтересованите страни.
- (14) С писма от 15 декември 2014 г., 13 януари 2015 г., 5 февруари 2015 г., 19 март 2015 г. и 25 септември 2015 г. Комисията поиска допълнителна информация от австрийските органи. Австрийските органи отговориха с писма от 28 януари 2015 г., 12 февруари 2015 г., 31 март 2015 г., 14 април 2015 г. и 11 ноември 2015 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

2.1. Въведение

- (15) В настоящия случай става въпрос за няколко мерки, които засягат KLU и различни авиокомпаниите, опериращи на KLU:

— От 2000 г. до 2010 г. KLU се финансира от своите съдружници.

⁽²⁾ Решение на Комисията SA.24221 (ex CP 281/2007) — Австрия — Летище Клагенфурт — Ryanair и други авиокомпаниите, използващи летището (ОВ С 233, 3.8.2012 г., стр. 28).

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

⁽⁴⁾ Съобщение на Комисията „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища“ (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Решение на Комисията SA.24221 (ex CP 281/2007) — Австрия — Летище Клагенфурт — Ryanair и други авиокомпаниите (ОВ С 348, 3.10.2014 г., стр. 36).

- През 2005 г. KLU въвежда схема за стимулиране в полза на няколко авиокомпани.
- KLU сключва различни споразумения с Ryanair, Leading Verge.com Limited (наричана по-долу „LV“), Airport Marketing Services (Jersey) Limited (наричана по-долу „AMS“), Napag Lloyd Express, TUIfly, Air Berlin и Austrian Airlines (наричана по-долу „AUA“).

2.2. Обща информация относно летище Клагенфурт

- (16) KLU се намира в покрайнините на град Клагенфурт, столицата на австрийската федерална провинция Каринтия. Каринтия е планински район в Южна Австрия.
- (17) KLU е построено през 1915 г. като военно летище. Скоро след това то започва да се използва както за военни, така и за граждански цели, което продължава и до днес.
- (18) Собственик и оператор на KLU от 1939 г. е KFVG, в което имат дял няколко съдружници. До 2003 г. дяловете са собственост на Република Австрия (60 %), федерална провинция Каринтия (20 %) и град Клагенфурт (20 %). През април 2003 г. федералната провинция Каринтия поема дяловете на Република Австрия, като се задължава да държи на разположение по всяко време летището за военни цели. Така от 2003 г. дяловете се притежават от федерална провинция Каринтия (80 %) и град Клагенфурт (20 %). През ноември 2008 г. делът от 80 % от летището на провинция Каринтия се прехвърля на Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding.
- (19) Главната писта на летището е с дължина 2 720 m и не е променяна от 2000 г. Максималният капацитет на терминала е 600 000 пътници. Броят на пътниците се е променял, както следва:

Таблица 1

Обем на трафика на KLU

| Година | Общ брой пътници | Движения на въздухоплавателни средства | Въздушни товари в kg |
|---------|------------------|--|----------------------|
| 2000 г. | 235 503 | 8 325 | 78 931 |
| 2001 г. | 226 701 | 7 133 | 67 159 |
| 2002 г. | 259 717 | 6 894 | 29 939 |
| 2003 г. | 313 557 | 6 979 | 47 347 |
| 2004 г. | 486 274 | 8 810 | 57 881 |
| 2005 г. | 522 697 | 8 907 | 53 212 |
| 2006 г. | 409 004 | 7 718 | 41 563 |
| 2007 г. | 469 033 | 8 103 | 34 894 |
| 2008 г. | 429 889 | 7 679 | 23 935 |
| 2009 г. | 410 512 | 7 785 | 30 153 |
| 2010 г. | 425 933 | 7 482 | 13 443 |
| 2011 г. | 375 307 | 6 451 | 206 |
| 2012 г. | 279 045 | 4 576 | 0 |
| 2013 г. | 258 421 | 4 262 | 0 |
| 2014 г. | 224 846 | 3 920 | 0 |
| 2015 г. | 227 625 | 3 922 | 0 |

- (20) KLU се намира в Каринтия, най-южната федерална провинция на Австрия. Разположената в Източните Алпи Каринтия е известна със своите планински вериги, като например Хое Тауерн, Каринтските Алпи и Караванке, и туризмът спада към най-важните икономически отрасли. Поради алпийското си местоположение в Каринтия преобладава континентален климат с дълга и сурова зима.
- (21) По-долу са посочени разстоянията и съответното време за пътуване с автомобил от KLU до други летища. Трябва обаче да се отбележи, че посочените времена могат да се постигнат само при оптимални условия и пътуването често продължава по-дълго, тъй като движението по пътищата и в тунелите е затруднено и се образуват задръствания вследствие на метеорологичните условия.
- Летище Любляна (Словения): 80 km, 1 ч. 30 мин.
 - Летище Грац (Австрия): 128 km, 1 ч. 10 мин.
 - Летище Марбург ан дер Драу (Словения): 137 km, 1 ч. 47 мин.
 - Летище Триест (Италия): 203 km, 1 ч. 51 мин.
 - Летище Залцбург (Австрия): 223 km, 2 ч.
 - Летище Венеция (Италия): 282 km, 2 ч. 34 мин.
 - Летище Тревизо (Италия): 290 km, 2 ч. 43 мин.

2.3. Субекти, участващи в мерките на летище Клагенфурт

2.3.1. *Destinations Management GmbH*

- (22) *Destinations Management GmbH* (наричано по-долу „DMG“) е 100 % дъщерно дружество на KFBG. DMG предоставя за KLU различни услуги в сектора на въздушния транспорт, например като туристическа агенция, организатор на мероприятията и консултант за спечелването на авиокомпаниите за летището дестинация Клагенфурт.

2.3.2. *Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH*

- (23) *Kärnten Werbung* е собственост на *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding* (до ноември 2008 г. — на провинция Каринтия) (60 %), на Стопанската камара на Каринтия (*Wirtschaftskammer Kärnten*) (30 %) и на Работническата камара на Каринтия (*Arbeiterkammer Kärnten*) (10 %). Дружеството извършва маркетингови дейности за каринтския туризъм. *Kärnten Werbung* се финансира от нейните съдружници, т.е. от *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding*, Стопанската камара на Каринтия и Работническата камара на Каринтия. Контролът ѝ се осъществява от надзорен съвет, който се назначава от съдружниците.

2.3.3. *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding*

- (24) *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding* (наричана по-долу „KLH“) е било юридическо лице на публичното право, основано през 1990 г. въз основа на Закона за *Kärntner Landesholding (KLH-G)* ⁽⁶⁾. KLH е представлявало правен субект *suī generis* и носител на особено право. KLH не е било капиталово търговско дружество. Въпреки това е било вписано под фирмен номер в Търговския регистър. KLH също така не е публикувало баланси или годишни финансови отчети, а ги е предоставяло на правителството на провинция Каринтия съгласно член 28 от *KLH-G*. KLH е функционирало като сдружение на собственици (*Eigentümergeellschaft*) (холдинг) за дяловете на провинция Каринтия в някогашната банка *Kärntner Landes-Hypothekenbank* и други дружества, като например *Land Kärnten Beteiligungen GmbH*, *Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH* и др. Делът на KLH в KFBG е бил 80 %.
- (25) Съгласно устава си KLH е имало право да придобива, притежава, управлява и прехвърля активи, и по-специално дялове в предприятия, както и да учредява дружества. KLH е трябвало да поеме стратегическото управление на концерна на всички прехвърлени в групата KLH дружества. По този начин е трябвало да се гарантира, че ще бъдат създадени ефекти на синергия и ясно разпределение на компетенциите и ще се осигури възможност за централизиран контрол. При извършването на своята дейност KLH е трябвало да преследва интересите на провинция Каринтия. Оперативната дейност е останала при дружествата на концерна. С цел прякото и непрякото финансиране и подкрепа на начинанията на KLH провинция Каринтия е учредила специален целеви фонд с името „Бъдеще Каринтия“ („*Zukunft Kärnten*“). Основните активи са възлизали на 500 милиона евро.

⁽⁶⁾ На 28 април 2016 г. федералната провинция Каринтия е решила да закрие KLH без ликвидация. Притежаваните от KLH дялове са били прехвърлени към дружество със специална цел с името „*Kärntner Beteiligungsverwaltung*“ (K-BVG). Тъй като в това решение става въпрос за период от време, в който KLH все още е съществувало, в цялото решение се използва името „KLH“.

- (26) Управителният съвет на KLN се е назначавал от надзорния съвет на KLN. От своя страна надзорният съвет се е назначавал от правителството на провинция Каринтия. В устава се посочва буквално, че членовете на надзорния съвет се назначават според съотношението на силите на представените в парламента на Каринтия партии. Освен това за инвестиционни решения на управителния съвет на стойност над 50 000 евро във всички случаи се е изисквало съгласието на надзорния съвет. Съгласно член 5 на устава KLN е подлежало на постоянния надзор от страна на провинция Каринтия. Правителството на провинция Каринтия е трябвало да гарантира, че всички решения на KLN са в интерес на провинцията.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) LV е 100 % дъщерно дружество на Ryanair и извършва дейност като маркетингово дружество за авиокомпанията.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) AMS е 100 % дъщерно дружество на Ryanair. Основната му сфера на дейност се състои в предлагането на рекламно пространство в уебсайта на Ryanair. AMS е собственик на изключителен лиценз за маркетингови услуги в уебсайта на Ryanair www.ryanair.com.

2.4. Финансиране на летище Клагенфурт от град Клагенфурт, провинция Каринтия и други организации

- (29) В периода от 2000 г. до 2010 г. KLU получава финансова подкрепа от своите съдружници, както и от федералното министерство на вътрешните работи и федералното министерство на финансите. Отделните ресурси, предоставени на KFBG и DMG, могат да се видят в следната таблица.

Таблица 2

Ресурси, предоставени на KFBG

| Година на предоставяне на ресурсите | От провинция Каринтия на KFBG | От град Клагенфурт на KFBG | От KLN на DMG | От KLN (фонда за бъдещето) на DMG | От провинция Каринтия на DMG | От федерални министерства на KFBG |
|-------------------------------------|---|----------------------------|---------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 2000 г. | 36 336 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 000 |
| 2001 г. | 145 349 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 000 |
| 2002 г. | 90 840 + 180 000 + 134 500 | 90 840 | 0 | 0 | 1 000 000 | 27 000 |
| 2003 г. | 377 964 + 96 850 + 88 500 | 181 680 | 0 | 0 | 0 | 553 000 |
| 2004 г. | 1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280 | 181 680 | 0 | 0 | 0 | 878 000 |
| 2005 г. | 1 193 579 | 151 400 | 0 | 0 | 0 | 642 000 |
| 2006 г. | 1 149 887 | 0 | 0 | 0 | 0 | 791 000 |
| 2007 г. | 459 855 | 104 000 | 0 | 0 | 0 | 824 000 |

| Година на предоставяне на ресурсите | От провинция Каринтия на KFBG | От град Клагенфурт на KFBG | От KLN на DMG | От KLN (фонда за бъдещето) на DMG | От провинция Каринтия на DMG | От федерални министерства на KFBG |
|-------------------------------------|-------------------------------|----------------------------|---------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 2008 г. | 800 000 | 247 000 | 570 000 | 0 | 0 | 1 134 000 |
| 2009 г. | 800 000 | 93 000 | 615 000 | 115 969 | 0 | 682 000 |
| 2010 г. | 473 600 | 300 000 | 0 | 346 179 | 0 | 896 000 |
| 2011 г. | 800 000 | 304 000 | 0 | 473 925 | 0 | 0 |

2.5. Схемата за стимулиране на летищата на Kärntner Flughafen Betriebs GmbH от 2005 г.

- (30) Списъкът на таксите на KLU се утвърждава всяка година от федералното министерство на транспорта и се състои от Част I „Правилник за тарифите“ и Част II „Правилник за таксите“. Част I съдържа следните тарифи: Тарифа за кацане (на междуполетна подготовка), тарифа, свързана с пътниците (на заминаващ пътник), тарифа за паркиране (на междуполетна подготовка) и тарифа за инфраструктура (въздушна: на междуполетна подготовка, наземна: на пътник). Тарифите за инфраструктура са предназначени за ползването на централната летищна инфраструктура; те се събират, когато се предоставя обслужване на перона или обслужване на въздушното движение, и се състоят от тарифа за въздушна инфраструктура, която зависи от максималното излетно тегло на самолета и броя на местата, и от тарифа за наземна инфраструктура на излитащ пътник.
- (31) Част II („Правилник за таксите“) обхваща таксите за наземно обслужване. Те се подразделят на две групи: за услуги, за които се заплаща независимо в какъв обем се използват (такса за обслужване на въздушното движение и такса за обслужване на перона), и за отделни услуги, за които се заплаща само според обема, в който са използвани. Размерът на таксата за обслужване на въздушното движение и таксата за обслужване на перона зависи от максималната маса при излитане на самолета. Таксата за обслужване на въздушното движение варира между 337 и 3 886 евро, а таксата за обслужване на перона — между 226 и 2 404 евро.
- (32) През 2005 г. KFBG е въвело схема за стимулиране (наричана по-долу „Схема за стимулиране от 2005 г.“) за авиокомпаниите с летище на излитане и летище дестинация Клагенфурт, за да насърчава полетите до нови летища дестинации (наричан по-долу „стимул за дестинации“), да активизира съществуващите въздушни маршрути (наричан по-долу „стимул за честота“) и да затвърди и гарантира съществуващите въздушни маршрути (наричан по-долу „стимул за пътници“). Схемата е влязла в сила на 1 септември 2005 г. и се е прилагала до 31 декември 2008 г. През декември 2008 г. схемата е била удължена до 2013 г.
- (33) Схемата за стимулиране на дестинации и схемата за честота са предлагали стимули под формата на процентна отстъпка върху определени летищни такси (тарифа за кацане, тарифа за въздушна инфраструктура, такса за обслужване на перона), посочени в Правилника за таксите на KLU.
- (34) При стимула за пътници е ставало въпрос за абсолютна сума на пътник в заминаващ полет от KLU, която е останала непроменена за целия период на валидност на схемата. Този стимул се е приспадал от същите такси като стимулите за дестинации и честота. Неговият размер се е посочвал като максимална сума. Ако броят на самолетите се е увеличавал или намалявал, се е извършвала съответна корекция на сумата, при което обаче не е трябвало да се надвишава максималната сума.
- (35) Комбинирането на стимулите за дестинации и честота със стимула за пътници е било възможно, доколкото всички видове стимули е можело да се комбинират, но не е било възможно те да се натрупват за едни и същи пътници. Това означава, че броят на пътниците, използван при изчисляването на стимулите за дестинации и/или честота, е бил изваждан от общия брой пътници, за да се получи стимулът за пътници.
- (36) Схемата за стимулиране е била публикувана в уебсайта на KLU и е била на разположение на всички авиокомпаниите, опериращи на KLU, но е важала само за редовните полети; чартърните полети са били изключени. Прилагането е трябвало да се осъществява въз основа на предварително договаряне между KFBG и авиокомпанията на планираните честоти и маршрути.
- (37) Стимулът се е изплащал от KFBG в края на календарната година. Към този момент авиокомпанията е трябвало да удостовери броя на пътниците и реално извършените полети от и до летище KLU.

Таблица 3

Стимули на KLU от 2005 г.

| Година | Стимул за дестинации върху тарифата за кацане, тарифата за въздушна инфраструктура и таксата за обслужване на перона | Стимул за честота върху тарифата за кацане, тарифата за въздушна инфраструктура и таксата за обслужване на перона | Стимул за пътници (максимална сума) на излиташ пътник (EUR) |
|--------------|--|---|---|
| 2005—2008 г. | 1. година: 70 % | 1. година: 60 % | 7,62 |
| 2009 г. | 2. година: 60 % | 2. година: 50 % | 5,06 |
| 2010 г. | 3. година: 50 % | 3. година: 40 % | 4,85 |
| 2011 г. | | | 4,85 |

Таблица 4

Общ преглед на изплатените на авиокомпаниите стимули на KLU от 2005 г. насам

(В хиляди евро)

| | 2013 г. | 2012 г. | 2011 г. | 2010 г. | 2009 г. | 2008 г. | 2007 г. | 2006 г. | 2003-2005 г. |
|--------------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|
| Стимул за пътници: | | | | | | | | | |
| Austrian Airlines Group | [... (*) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [... (1) |
| Ryanair | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| TUIFly (HLX) | | | | | [...] | [...] | | | |
| Airberlin | | | [...] | [...] | [...] | | | | |
| Lufthansa | | [...] | [...] | | | | | | |
| Germanwings | [...] | [...] | | | | | | | |
| Стимул за дестинации | | | | | | | | | |
| Lufthansa | | | [...] | [...] | [...] | [...] | | | |
| Robin Hood | | | | | [...] | | | | |
| Ryanair | | | [...] | [...] | [...] | [...] | | | |
| TUIFly (HLX) | | | | | | [...] | [...] | [...] | |
| Airberlin | | | [...] | [...] | | | | | |
| Condor | [...] | [...] | [...] | | | | | | |
| Стимул за честота | | | | | | | | | |
| Austrian Airlines Group | | | | | | | | | |
| Germanwings | | [...] | [...] | [...] | [...] | | | | |
| ОБЩО | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

(*) Подлежи на запазване на професионална тайна.

(1) Сумите в скоби са сумите на стимулите, които са изплатени със задна дата на AUA вследствие на споразумението за уреждане на спора (вж. раздел 2.9).

Таблица 5

Прилагане на стимулите от 2005 г. насам

| | | Стимул за пътници | Стимул за дестинации | Стимул за честота |
|-------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|---------------------------------|
| Austrian Airlines | 1.1.—31.12.2002 г. (1) | 1.1.2003 г. (1)— 26.10.2013 г. | | |
| Lufthansa | 1.1.—31.12.2002 г. | 1.1.2003 г.— 31.12.2003 г. и 1.1.2004 г.— 29.3.2008 г. и 30.3.2011 г.— 31.1.2012 г. | 30.3.2008 г.— 29.3.2011 г. | |
| Lufthansa | | | | |
| Air Alps | 1.1.— 24.1.2002 г. | | | |
| Air Direct | 4.3.—10.6.2002 г. | | | |
| Styrian Spirit | 17.12.2005 г.— 15.3.2006 г. | | | |
| Robin Hood | | | 9.9.2009 г.— 1.10.2009 г. | |
| Ryanair | 27.6.2002 г.— 29.10.2005 г. | 19.12.2006 г.— 5.11.2013 г. | 27.10.2008 г.— 31.3.2011 г. | |
| TUIfly | 30.8.2003 г.— 31.3.2008 г. | 1.4.2008 г.— 24.10.2009 г. | 14.12.2006 г.— 30.3.2008 г. | |
| Air Berlin | | 25.10.2009 г.— 31.10.2011 г. | 4.11.2010 г.— 31.10.2011 г. | |
| Germanwings | | 25.10.2012 г.— 26.10.2013 г. | | 25.10.2009 г.— 24.10.2012 г. |
| Condor | | | 16.12.2011 г.— 31.3.2013 г. | |

(1) Прилагането на стимули за AUA за периода преди 2005 г. се е извършвало въз основа на споразумението за уреждане на спора (вж. раздел 2.9).

2.6. Споразуменията с Ryanair, LV и AMS

2.6.1. Споразуменията от 2002 г.

- (38) През ноември 2001 г. DMG е публикувало обществена поръчка за редовен маршрут между Лондон и Клагенфурт. Обществената поръчка е била публикувана в Официален вестник от 14 ноември 2001 г. на стр. 219 и в официалния бюлетин за обществени поръчки на федералното министерство на икономиката и труда. Бил е предложен договор за ежедневен редовен маршрут (директен полет) Лондон—Клагенфурт и обратно за минимум 100 000 пътници на година от централно разположено лондонско летище със срок на действие три години и възможност за удължаване на договора с още пет години. В замяна DMG е предложило следното:

- субсидия за маркетинговите услуги на авиокомпанията под формата на фиксирана сума от 2 млн. австрийски шилинга (145 345,67 EUR); тази подкрепа за маркетингова дейност е трябвало да се използва за реклама и маркетинг на маршрута, като използването ѝ е трябвало да се удостоверява на половин година,
- и 97 % възстановяване на таксите за междуполетна подготовка (летищни такси, такси за наземно обслужване и обслужване на перона, както и такса за контрол на въздушното движение) на KLU. Тези такси възникват при кацане на KLU.

- (39) В обществената поръчка е било предвидено също така и алтернативно предложение с 4 полета на седмица и 60 000 пътници от Лондон. В този случай в замяна е била предложена подкрепа за маркетингова дейност в размер на 1 млн. австрийски шилинга (72 672,82 EUR) и 97 % възстановяване на таксите за междуполетна подготовка.
- (40) По обществената поръчка не са постъпили оферти, поради което тя е била оттеглена. Вследствие на това е била проведена договорна процедура без предварително публикуване, при която е бил сключен договор с Ryanair.

2.6.1.1. Споразумението за летишни услуги „Airport Services Agreement“ между KFBG и Ryanair от 22 януари 2002 г.

- (41) На 22 януари 2002 г. KFBG и Ryanair са сключили споразумение, което е влязло в сила на 27 юни 2002 г. за срок от пет години и е предвиждало автоматично удължаване с още пет години, при условие че Ryanair спазва изцяло задълженията си по това споразумение.
- (42) Съгласно споразумението Ryanair е била задължена от момента на влизането му в сила да предлага поне веднъж дневно (348 полета на година или 87 полета на тримесечие) нискотарифни пътнически полети между KLU и летище Станстед в Лондон (наричано по-долу STN), като използва модел самолет B737.
- (43) Съгласно това споразумение Ryanair плаща на KFBG фиксирана глобална такса от [...] евро на полет, която обхваща таксите за излитане и кацане, за осветление, за шум, нощните такси, таксите за обслужване на перона и за обслужване на пътниците, таксите за инфраструктура, таксите за местния контрол на въздушното движение и за услугите на KLU.
- (44) Ryanair събира сума от [...] евро от всеки самолетен билет на излитащ пътник като летищна такса. Освен това Ryanair събира сума от [...] евро (определена от австрийското правителство) от всеки самолетен билет на излитащ пътник като такса за сигурност за летището.
- (45) За информация на KLU Ryanair изготвя заедно с DMG редовен маркетингов план за въздушните маршрути. Ryanair има пълна свобода на действие при използването на предоставената ѝ подкрепа за маркетингова дейност; единственото условие се състои в това на своя уебсайт тя да включи връзки към съответните туристически уебсайтове и да използва подходящи лога навсякъде, където това е възможно.
- (46) KFBG има задължение да осигурява за Ryanair услуги, свързани с терминал, и наземни услуги (включително безплатни места за реклама на марката на гишетата за билети и регистрация на пътниците, както и на изходите за извеждане към самолета), да предоставя PR услуги, като например местни пресконференции за обявяване на нови дестинации, да разпорежда плащането от DMG за LV в размер на [...] евро годишно за започващите на 27 юни 2002 г. ежедневни полети, което е било платимо авансово всяко тримесечие в размер на [...] евро. Разликите между тази сума и действително платените от DMG на LV суми се изплащат на Ryanair от KFBG.

2.6.1.2. Маркетинговото споразумение между DMG и LV от 22 януари 2002 г. (първото маркетингово споразумение).

- (47) На 22 януари 2002 г. DMG и LV са сключили споразумение, което влиза в сила на същия ден и е със срок до 26 юни 2007 г., и което се удължава автоматично с още пет години, ако LV спазва изцяло задълженията си по това споразумение.
- (48) Съгласно споразумението DMG възлага на LV маркетингови услуги с цел да популяризира провинция Каринтия в англоговорящия свят и да се погрижи за това законно разрешени авиокомпаниии на Ryanair да поемат редовните въздушни превози на пътници по нови маршрути от селища на територията на Обединеното кралство и/или континентална Европа до KLU, като за целта използват самолети с капацитет от минимум 140 места.
- (49) Освен това договорените услуги е трябвало и занапред да възлизат на 348 полета на година (87 полета на тримесечие) — маркетинговото споразумение се е отнасяло до полетите съгласно споразумението за летишни услуги между KFBG и Ryanair. LV поема задължението да спомогне за въвеждането и по-нататъшното изпълнение на услугите, да изготви план за реклама и да постави връзки към уебсайта на DMG, както и да извършва други дейности за връзка с обществеността за рекламиране на услугите, включително да постави връзки между туристически уебсайтове и уебсайтове на клиенти на авиооператора LV.

- (50) DMG плаща всяка година [...] евро за ежедневните полети, платими авансово на тримесечие в размер на [...] евро (това плащане е упоменато също и в договора между KFBG и Ryanair от 22 януари 2002 г.). Тази сума се споменава също и в договора между KFBG и Ryanair, в който е посочено, че KFBG трябва да „набави“ на LV плащането на DMG.

2.6.1.3. Маркетинговото споразумение между DMG и AMS от 22 януари 2002 г. (второто маркетингово споразумение)

- (51) На 22 януари 2002 г. е било сключено друго маркетингово споразумение между DMG и AMS. То е влязло в сила на същия ден за срок от пет години и е предвиждало възможност за удължаване с още пет години.
- (52) Споразумението гласи следното: DMG възлага на AMS най-късно до 1 май 2002 г. да постави и администрира на www.ryanair.com две връзки към избрани от DMG уебсайтове, на които са представени забележителностите на федерална провинция Каринтия. AMS предоставя допълнителни услуги, ако страните решат това съгласно членове 5.1 и 5.2 от споразумението.
- (53) DMG плаща на AMS всяка година [...] евро за описаните услуги.

2.6.1.4. Допълнителното споразумение към маркетинговото споразумение между DMG и LV от 22 януари 2002 г. (третото маркетингово споразумение)

- (54) Допълнителното споразумение към маркетинговото споразумение между DMG и LV от 22 януари 2002 г. (първо маркетингово споразумение) е било подписано от двете страни на 22 януари 2002 г. и е влязло в сила на същия ден.
- (55) Страните са се договорили, че: във връзка със сключеното на 22 януари 2002 г. споразумение между LV и DMG, на 1 май 2002 г. DMG следва да извърши допълнително плащане към LV в размер на [...] евро за допълнителни засилени маркетингови услуги за срока на действие на споразумението.

2.6.1.5. Обобщение на плащанията в рамките на различните споразумения с Ryanair и нейните дъщерни дружества

Таблица 6

Плащания на KFBG към Ryanair в периода 2002—2005 г. (в евро) в рамките на маркетинговите споразумения

| Година | 2002 г. | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. |
|---|---------|---------|---------|---------|
| Възстановяване на таксите за междуполетна подготовка | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Плащания по първото маркетингово споразумение | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Плащания по второто маркетингово споразумение | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Плащания по третото маркетингово споразумение (допълнително споразумение към първото маркетингово споразумение) | [...] | | | |

- (56) Всички сключени през 2002 г. споразумения между KFBG, DMG, Ryanair, LV и AMS са изтекли на 29 октомври 2005 г., когато Ryanair е преустановила обслужването на пътническите полети между KLU и STN по икономически причини.

2.6.2. Споразуменията от 2006 г.

2.6.2.1. Споразумението за летищни услуги „Airport Services Agreement“ между KFBG и Ryanair от 23 август 2006 г.

- (57) На 23 август 2006 г. KFBG и Ryanair са сключили споразумение за предоставяне на услуга три пъти седмично в периода от 19 декември 2006 г. до 21 април 2007 г., което е влязло в сила на същия ден. Споразумението се е основавало на публикуваните тарифи на KLU и на схемата за стимулиране, въведена през септември 2005 г.

- (58) Ryanair е била задължена да въведе и обслужва редовен полет три пъти седмично по маршрута STN-KLU-STN, чиито пътничкопоток за срока на действие на договора е трябвало да възлиза на минимум 8 000 излитащи пътници. Ryanair е била задължена да заплаща официалните летищни такси на KLU. Чрез схемата за стимулиране за всеки излитащ пътник по новия редовен маршрут на Ryanair е бил предоставен стимул в размер на 7,62 EUR.
- (59) Споразумението е предвиждало възможност за удължаване с пет години — от 22 април 2007 г. до 21 април 2012 г.

2.6.2.2. Маркетинговото споразумение „Marketing Services Agreement“ между DMG и AMS от 21 декември 2006 г.

- (60) На 21 декември 2006 г. DMG и AMS са сключили маркетингово споразумение, което е влязло в сила на 28 февруари 2007 г. Споразумението е било обвързано със задължението на Ryanair да обслужва въздушния маршрут STN-KLU в периода от 19 декември 2006 г. до 21 април 2007 г. (вж. съображение 61).
- (61) В рамките на споразумението AMS е било задължено да предоставя годишно пакет от маркетингови услуги на стойност [...] евро съгласно актуалната ценова листа на AMS. Тези маркетингови услуги са включвали публикуването на връзка на www.ryanair.com към посочен от DMG уебсайт, посочено от DMG съдържание в сайта за дестинацията Клагенфурт/Каринтия и оферти по електронна поща, съдържащи реклама на Клагенфурт/Каринтия, до абонатите в уебсайта. Съгласно член 5 от споразумението двете страни са имали възможност да определят допълнителни маркетингови услуги, които надхвърлят тази сума. Посочените от DMG уебсайтове не са могли да предлагат полети, автомобили под наем, хотели и други услуги, които е можело в бъдеще да се предлагат в уебсайта www.ryanair.com, но са могли да представят интересни места за туризъм и възможности за бизнес в Клагенфурт/Каринтия.
- (62) За маркетинговите услуги DMG е било задължено да плаща [...] евро на месечни вноски въз основа на фактура.
- (63) Споразумението е предвиждало възможност за удължаване с още пет години — от 22 април 2007 г. до 21 април 2012 г. Споразумението се е основавало на целогодишни редовни полети три пъти в седмицата по маршрута STN-KLU-STN. Годишният пакет от маркетингови услуги е трябвало всяка година взаимно да се съгласува по отношение на съдържанието и таксите.

2.7. Споразуменията с Narag Lloyd Express (HLX) и TUifly

- (64) През ноември 2002 г. DMG е публикувало втора обществена поръчка за редовни директни полети между Клагенфурт и един развит европейски индустриален център (с изключение на Лондон, както и дестинации на разстояние по въздуха, по-малко от 500 km). Обществената поръчка е била публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз* от 11 декември 2002 г. на стр. 240 и в официалния бюлетин за обществени поръчки на австрийското федерално министерство на икономиката и труда. Предложен е бил договор за ежедневни директни полети между Клагенфурт и един развит европейски индустриален център с 348 полета (ротации) на година за срок от пет години и възможност за удължаване с още пет години. В замяна DMG е предлагало следното:
- а) субсидия за маркетинговите услуги на авиокомпанията под формата на фиксирана сума от 145 000 EUR; тази подкрепа за маркетингова дейност е трябвало да се използва за реклама и маркетинг на маршрута, а използването да се удостоверява на половин година;
 - б) 95 %-ово възстановяване на таксите за междуполетна подготовка (летищни такси, такси за наземно обслужване и обслужване на перона, както и такса за контрол на въздушното движение) на KLU. Тези такси възникват при кацане на KLU.
- (65) По втората обществена поръчка не са били подадени никакви оферти, поради което тя е била оттеглена. Вследствие на това е била проведена договорна процедура без предварително публикуване, при която е бил сключен договор с HLX.
- (66) Съгласно предоставената от Австрия информация споразумението за сътрудничество между KFBG и HLX е влязло в сила на 30 август 2003 г. и е било с продължителност до 31 март 2008 г. Писмено то е било формализирано едва чрез споразуменията от 24 май 2004 г. и 4 юни 2004 г. Споразумението е включвало възможността за удължаване от двете страни.

- (67) HLX е поела задължението да разкрие и обслужва маршрутите Клагенфурт — Кьолн/Бон (с шест редовни полета на седмица) и Клагенфурт — Хановер (с три редовни полета на седмица). За тези редовни маршрути HLX е трябвало да заплаща официалните такси на KLU съгласно Правилника за таксите на KLU.
- (68) Освен това HLX се е съгласила да предоставя пакет от маркетингови услуги в полза на KLU, например чрез реклами относно новите маршрути в локалните, регионалните и националните медии, в интернет и чрез плакатна реклама на обществени места. В допълнение, HLX е била задължена да осигури положително представяне на KLU на своята интернет страница, както и да постави връзка към интернет страницата на KLU.
- (69) KFBG е поело ангажимент да извърши еднократно плащане в размер на [...] евро за разходите за маркетинг (разходи за инициране), направени преди да започнат да бъдат обслужвани новите маршрути и във въвеждащата им фаза. Освен това KFBG е трябвало да плаща за всяка нова дестинация месечна сума за маркетингови услуги, която от 1 октомври 2003 г. е възлизала на [...] евро, а от 1 май 2004 г. до 31 март 2008 г. — на [...] евро.
- (70) През декември 2003 г. DMG е стартирало трета процедура за възлагане на обществена поръчка за разкриването на редовни директни полети между Клагенфурт и един развит европейски индустриален център (с изключение на Лондон, както и дестинации на разстояние по въздуха, по-малко от 500 km). Покана за участие в обществената поръчка е била публикувана в Официален вестник на ЕС и в Официален бюлетин на Федералното министерство на икономиката и труда от 30 декември 2003 г. Предложен е бил договор за ежедневни директни полети между Клагенфурт и един развит европейски индустриален център с 3—7 полета (ротации) на седмица за срок от 5 години. В замяна DMG е предложило:
- а) подкрепа за маркетинговите услуги на авиокомпанията под формата на фиксирана сума от 29,90 евро на излитащ пътник;
 - б) 98 %-ово възстановяване на таксите за междуполетна подготовка (летишни такси, такси за наземно обслужване и обслужване на перона, както и такса за контрол на въздушното движение) на KLU. Тези такси възникват при кацане на KLU.
- (71) По третата обществена поръчка не са били подадени оферти, поради което тя е била оттеглена. След това е била проведена договорна процедура без предварително публикуване, при която е бил сключен договор с HLX. От 1 май 2004 г. офертата за полети на HLX е обхващала още две други дестинации — Хамбург и Берлин.
- (72) Австрийските органи изтъкнаха, че направените към HLX плащания за маркетингови услуги съответстват приблизително на възстановяването на таксите за междуполетна подготовка съгласно втората и третата обществена поръчка на DMG през ноември 2002 г. и декември 2003 г. (*) Условието на сключеното с HLX споразумение е трябвало да съответстват на тези на втората и третата обществена поръчка на KFBG.
- (73) През януари 2007 г. HLX и друга фирма с име „Narag-Lloyd Flug“ са се слели в новата авиокомпания TUIfly. TUIfly е продължила да предоставя услугите за въздушен превоз на HLX. След това сливане KFBG е сключило последващо споразумение с TUIfly на 10 декември 2008 г. Споразумението е влязло в сила на 1 април 2008 г. и е изтекло автоматично на 31 март 2013 г.
- (74) Съгласно това споразумение TUIfly е била задължена в периода на лятното разписание на полетите за 2008 г. на Международната асоциация за въздушен транспорт (International Air Transport Association, наричана по-долу „IATA“) да обслужва маршрутите Клагенфурт — Кьолн седем пъти седмично, Клагенфурт — Хановер два пъти седмично, Клагенфурт — Берлин три пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург два пъти седмично, като очакваният пътничопоток е бил поне 50 000 излитащи пътници. В периода на зимното разписание на полетите на IATA за 2008/2009 г. TUIfly е трябвало да обслужва маршрутите Клагенфурт — Кьолн седем пъти седмично, Клагенфурт — Хановер четири пъти седмично, Клагенфурт — Берлин четири пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург четири пъти седмично, като очакваният пътничопоток е бил поне 40 000 излитащи пътници.
- (75) Освен това съгласно споразумението TUIfly е била задължена да предостави всеобхватен пакет от маркетингови услуги в полза на KLU и за регион Каринтия. Той е включвал представяне на Клагенфурт като почивна дестинация в два месечни бюлетина, в уеб сайт за изгодни полети, на началната страница на TUIfly, в сайта за дестинации на KLU, върху бордните карти и списанията на борда, в лятното и зимното разписание на полетите на TUIfly, в спот реклама по BordTV, както и чрез брендиране на самолети и различни медийни събития.

(*) Както следва от съображения 65 и 71, двете обществени поръчки обаче са предвиждали различно възстановяване на таксите за междуполетна подготовка.

- (76) За тези маркетингови услуги KFBG е трябвало да заплаща годишна сума от [...] евро, както и да заплати еднократна сума от [...] евро за брандирането на самолети.

2.8. Споразумението с Air Berlin

- (77) От периода на зимното разписание на IATA за 2009—2010 г. Air Berlin е поела от TUIfly обслужването на редовните полети между градовете. Впоследствие, на 28 октомври 2009 г. KFBG и TUIfly са подписали договор, чрез който са отменили споразумението си от 10 декември 2008 г., считано от 25 октомври 2009 г. DMG е сключило последващо споразумение с Air Berlin за периода от 25 октомври 2009 г. до 31 март 2013 г., което е било подписано на различни дати, а именно на 8 юли 2010 г., 13 октомври 2010 г. и 25 октомври 2010 г. Споразумението е включвало възможност за удължаване от двете страни.
- (78) Според него Air Berlin се е задължила през периода на зимното разписание на полетите на IATA за 2009—2010 г. да обслужва маршрутите Клагенфурт — Кьолн четири до седем пъти седмично (най-малко четири и най-много седем полета на седмица по преценка на Air Berlin), Клагенфурт — Берлин пет до шест пъти седмично, Клагенфурт — ХанOVER два пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург пет до шест пъти седмично, като очакваният пътничопоток през този зимен период е бил поне 31 000 излитащи пътници. В периода на лятното разписание на полетите на IATA за 2010 г. Air Berlin е трябвало да обслужва маршрутите Клагенфурт — Кьолн пет до шест пъти седмично, Клагенфурт — Берлин четири до пет пъти седмично, Клагенфурт — ХанOVER два пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург три до четири пъти седмично, като очакваният пътничопоток през този летен период е бил поне 42 000 излитащи пътници.
- (79) В периода на зимното разписание на полетите на IATA за 2010—2011 г. Air Berlin е трябвало да обслужва маршрутите Клагенфурт — Дюселдорф два до три пъти седмично, Клагенфурт — Берлин три пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург два до три пъти седмично, като очакваният пътничопоток е бил поне 19 000 излитащи пътници. В периода на лятното разписание на полетите на IATA за 2011 г. Air Berlin е трябвало да обслужва маршрутите Клагенфурт — Дюселдорф два до три пъти седмично, Клагенфурт — Берлин три до четири пъти седмично и Клагенфурт — Хамбург два пъти седмично, като очакваният пътничопоток е бил поне 28 000 излитащи пътници.
- (80) Освен това съгласно споразумението Air Berlin е била задължена да предостави за KLU и регион Каринтия всеобхватен пакет от маркетингови услуги, като например представяне на Клагенфурт в главния уеб сайт на Air Berlin, в германския и в нидерландския бюлетин, при онлайн регистрацията за полети, върху частта от бордните карти за пътниците, като скрийнсейвър, в различни печатни и телевизионни медии на борда на самолетите и на регионални медийни събития.
- (81) DMG е поело ангажимент да плати за тези маркетингови услуги през периода на зимното разписание на полетите за 2009—2010 г. сума от [...] евро и през периода на разписанието на полетите 2010—2011 г. сума от [...] евро.

2.9. Споразумението с Austrian Airlines от 20 октомври 2005 г.

- (82) От 1 октомври 2003 г. AUA е съкратила по собствена инициатива плащанията за платимите тогава такси за междуполетна подготовка към KLU. На 17 ноември 2003 г. KFBG е подало граждански иск срещу AUA в Областния съд (Landesgericht) във връзка с неизвършените плащания на летищни такси. На 7 януари 2004 г. AUA е внесла отговор на иска. Освен това на 17 октомври 2004 г. AUA е внесла в националния картелен съд искане съгласно Закона за картелите срещу злоупотреба с господстващо положение от страна на KFBG.
- (83) На 20 октомври 2005 г. KFBG и AUA са подписали споразумение за уреждане на спора за периода от 1 октомври 2003 г. до 20 октомври 2005 г. В него страните са се споразумели да прекратят двата правни спора пред Областния съд и националния картелен съд.
- (84) AUA се е задължила да изплати на KFBG сума в размер на [...] евро.
- (85) Страните са се договорили схемата за стимулиране на KFBG от 1 септември 2005 г. да стане неразделна част от споразумението за уреждане на спора и да важи със задна дата от 1 октомври 2003 г. за AUA.

2.10. Основания за откриване на процедурата през февруари 2012 г. и разширяване на процедурата през юли 2014 г.

- (86) В решението си за откриване на процедурата и решението си за разширяване на процедурата Комисията изрази съмнение относно следните мерки:

2.10.1. Финансиране на летище Клагенфурт от град Клагенфурт, провинция Каринтия и други субекти

- (87) Комисията изрази съмнение дали публичните плащания, които съдружниците на KFBG, федералното министерство на вътрешните работи и федералното министерство на финансите са извършили към KLU от 2000 г. до 2010 г., представляват държавна помощ, и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

2.10.2. Схемата за стимулиране на летищата на Kärntner Flughafen Betriebs GmbH от 2005 г.

- (88) Комисията изрази съмнение дали намалените летищни такси в рамките на схемата за стимулиране от 2005 г. представляват държавна помощ, и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

2.10.3. Споразуменията с Ryanair, LV и AMS от 2002 г. и 2006 г.

- (89) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнение дали Ryanair и нейното дъщерно дружество LV са се ползвали от държавна помощ чрез сключването на споразуменията с KFBG и DMG през 2002 г., и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

- (90) В решението си за разширяване на процедурата Комисията изрази съмнение дали двете допълнителни споразумения от 2002 г. между DMG и AMS, както и LV, които трябва да бъдат включени в точен анализ на всички сключени през 2002 г. споразумения, представляват държавна помощ, и ако така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

- (91) В решението си за откриване на процедурата Комисията изрази съмнение дали Ryanair и нейното дъщерно дружество AMS са получили държавна помощ чрез сключването на споразуменията с KFBG и DMG през 2006 г., и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

2.10.4. Споразуменията с Harpag Lloyd Express (HLX) и TUIfly

- (92) Комисията изрази съмнение дали HLX/TUIfly са получили държавна помощ чрез сключването на споразуменията с KFBG, и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

2.10.5. Споразумението с Air Berlin

- (93) Освен това Комисията изрази съмнение дали Air Berlin е получила държавна помощ чрез сключването на споразуменията с KFBG, и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

2.10.6. Споразумението с Austrian Airlines от 20 октомври 2005 г.

- (94) Комисията изрази съмнение дали споразумението за уреждане на спора между KFBG и AUA от 20 октомври 2005 г. представлява държавна помощ, и ако е така, дали тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар.

3. АНАЛИЗ НА РАЗХОДИТЕ И ПОЛЗИТЕ, ИЗВЪРШЕН ОТ АВСТРИЙСКИТЕ ОРГАНИ

- (95) Австрийските органи обясниха, че KFBG не е извършило предварителен анализ на разходите и ползите нито преди сключването на споразуменията с авиокомпаниите, нито преди въвеждането на схемата за стимулиране през 2005 г.

- (96) За да предостави възможност на Комисията да оцени мерките, които са предмет на разследване, Австрия представи възстановени предварителни анализи на разходите и ползите за всички споразумения между KFBG/DMG и отделните авиокомпани, както и за схемата за стимулиране от 2005 г.

- (97) При възстановяването на тези анализи австрийските органи са използвали само данни и информация, които са били налични към момента на сключване на споразуменията и при въвеждането на схемата за стимулиране. Освен това те са представили приблизителни стойности за сроковете на действие на отделните споразумения.

4. МНЕНИЕ НА АВСТРИЯ

- (98) На първо място австрийските органи посочват големия обществен интерес към дейността на KLU в Каринтия. KLU представлява важна връзка за регион Каринтия с други региони и държави членки. Освен това те твърдят, че експлоатацията на KLU трябва да се осигури вследствие на поетите обществени задължения, както и за военни цели. Провинция Каринтия се е задължила да държи на разположение KLU за военните нужди на Република Австрия.
- (99) На второ място австрийските органи изтъкват, че за KLU не е била налице възможност за замяна, тъй като разстоянията до алтернативни летища (Любляна, Марбург ан дер Драу, Триест или Грац) в алпийския регион Каринтия при неблагоприятни метеорологични условия са много по-трудно преодолими, отколкото в равнинските региони. Поради това според тях допусканията, свързани с обслужвания регион на летище в планински регион, какъвто е Клагенфурт, би следвало да бъдат съответно коригирани.
- (100) На трето място Австрия посочва, че финансирането на KLU през последните двадесет години е било рентабилно, ако не се вземат под внимание разходите по договорите с различните авиокомпании. Анализът на разходите по експлоатацията на KLU трябва да се извърши въз основа на анализ на пределните разходи.
- (101) Австрия се съгласява, че всички мерки, които са предмет на разследване, са били предоставени чрез използване на държавни ресурси и са вменими на Австрия.
- (102) Австрия обаче не вижда никакви основания да се твърди, че благодарение на финансовия принос на неговите съдружници KFBG е получило икономическо предимство. При плащанията на съдружниците е ставало въпрос за възстановяване на разходите, които KFBG е направило за маркетинговите споразумения с различни авиокомпании, които са били в услуга както на KLU, така и на град Клагенфурт и провинция Каринтия. По принцип провинция Каринтия е трябвало да поеме определени разходи за изпълнението на публични задължения от страна на KLU, така че провинция Каринтия или федералните министерства са имали право да поемат тези разходи.
- (103) Австрия освен това изтъква, че експлоатацията на KLU би следвало да се разглежда като услуга от общ икономически интерес (наричана по-долу „УОИИ“), тъй като съответства на обществен интерес и провинция Каринтия има задължение да осигури експлоатацията на летището, за да гарантира достъпността на регион Каринтия.
- (104) Що се отнася до споразуменията между KLU и авиокомпаниите и схемата за стимулиране, Австрия обяснява, че според нея няма икономически предимства за различните авиокомпании, опериращи на летище KLU, тъй като някои договори са съдържали същите условия като тези в предходните обществени поръчки на KLU и по този начин очевидно са съответствали на пазарните условия. Схемата за стимулиране от 2005 г. също е съответствала на пазара.
- (105) Относно избирателността на мерките, които са предмет на разследване, Австрия посочва, че всички авиокомпании са могли да участват в предходните обществени поръчки, и следователно сключените впоследствие договори с отделни авиокомпании не могат да се разглеждат като избирателни. Тъй като освен това не съществува възможност за замяна на KLU с други летища, не е налице нарушаване на конкуренцията или засягане на търговията.
- (106) От страна на австрийските органи не е била извършена независима оценка на резултатите от маркетинговите дейности; те обаче посочват, че вследствие на постоянното сътрудничество и на успеха на маршрутите броят на пътниците на KLU се е увеличил.
- (107) По отношение на споразумението за уреждане на спора между KFBG и AUA Австрия обяснява, че сключването на това споразумение е представлявало също така стъпка, мотивирана от чисто пазарно-икономически причини.
- (108) По отношение на схемата за стимулиране австрийските органи обясняват, че при нейното въвеждане летище KLU е действало като частен инвеститор. Предоставяните чрез тази схема отстъпки от цените на летищните такси са съответствали на пазарните условия.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) AUA, Lufthansa и Germanwings представиха две общи мнения. В тях те обясняват, че решението за откриване на процедурата съдържа няколко правни недостатъка: недостатъчна обосновка на вменимостта на държавата и участието на публичния сектор, невярно тълкуване на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и необосновано дълго време между внасянето на жалбата през 2007 г. и откриването на процедурата на 22 февруари 2012 г.
- (110) Трите авиокомпании освен това застъпват мнението, че летишните такси на KLU са съвместими с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Финансирането на летището не попада в приложното поле на правото в областта на държавната помощ, тъй като предлаганите въздухоплавателни услуги са служели за по-добро свързване на регион Каринтия с други региони и държави членки. Относно рентабилността на KLU трите авиокомпании обясняват, че KLU е щяло да бъде рентабилно, ако някои авиокомпании не са били получили отстъпки върху летишните такси, и представят своите оценки за всички предоставени отстъпки за определени други авиокомпании.
- (111) AUA, Lufthansa и Germanwings обясняват, че схемата за стимулиране на KLU не позволява сравнение с такива летища като Франкфурт-Хан или Любек (които Австрия е посочила). Тези летища се отличавали с това, че са уредени така, че да съответстват на потребностите на Ryanair. Те твърдят, че на тези летища Ryanair е водещата авиокомпания, докато на KLU това не е така. Освен това трите авиокомпании представиха гледните си точки относно изчисляването на разходите на летището.

5.2. Ryanair

5.2.1. Директно мнение на Ryanair

- (112) Ryanair възразява срещу решението за откриване на процедурата що се отнася до споразуменията от 2002 г. и 2006 г. с KLU. Съгласно обяснението на Ryanair тези договори отговарят на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и следователно те не представляват държавни помощи.
- (113) По същество Ryanair твърди, че не ѝ е било предоставено предимство, тъй като споразуменията съответстват на обичайните пазарни условия.
- (114) По въпроса за подкрепата за маркетингова дейност Ryanair изтъква, че предоставените от KLU отстъпки са били в съответствие с практиката в отрасъла, тъй като много частни или обществени летища прилагат същите или още по-големи отстъпки за нови дестинации ⁽⁸⁾.
- (115) Ryanair посочва също, че Комисията очевидно е приложила некоректен метод за оценка на разходите, тъй като разходите за инфраструктура, както и постоянните оперативни разходи би следвало да се разглеждат като невъзвращаеми разходи и изглежда логично KLU като инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика, да определи цените си на нивото на пределните разходи.
- (116) Ryanair оспорва твърдението, че чрез намалените летишни такси на летище KLU тя е получила избиращо предимство. Ryanair е получила достъп до инфраструктурата на KLU по недискриминиращ начин, тъй като услугите са били обявени като обществена поръчка и никоя друга авиокомпания не е проявила интерес; освен това никоя друга авиокомпания не е била отхвърлена. Ryanair е получила отстъпките като насрещна услуга за значителния търговски риск, който е поела със започването на редовни полети до все още непознатото към онзи момент летище.
- (117) По отношение на договорите с AMS Ryanair категорично се противопоставя на съвместна оценка на отделните споразумения на Ryanair с KFBG и маркетинговите споразумения с AMS. Авиокомпанията твърди, че сключването на маркетингово споразумение с AMS не е било условие за обслужването на маршрутите от и до летище KLU от страна на Ryanair.
- (118) Ryanair обяснява, че Комисията е игнорирала стойността на маркетинговите услуги в уебсайта на Ryanair, който е един най-предпочитаните уебсайтове за пътувания в света.
- (119) По мнение на Ryanair не е доказано, че австрийските органи са участвали в мерките, които са предмет на разследване, във връзка с Ryanair или AMS, и че мерките са вменими на тези органи.

⁽⁸⁾ Като примери Ryanair посочва летищата [...].

- (120) Освен това Ryanair изразява следните критични забележки: Разходите за сигурност не трябва да бъдат причислявани към стопанската дейност на летището. Тъй като никое от споразуменията между Ryanair и KLU не е било свързано с държавна помощ, Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не са приложими. Непредставянето на бизнес план не изключва това публичен орган да действа като инвеститор в условията на пазарна икономика. Относно определянето на обслужвания регион в случая на KLU не е налице връзка с други случаи на предоставяне на държавна помощ.

5.2.2. Проучвания и анализи, представени от Ryanair

- (121) В заключение, Ryanair представи редица бележки на консултантската фирма Охега, както и анализ, изготвен от професор Damien P. McLoughlin.

5.2.2.1. Бележка 1 на Охега — „Economic MEIP⁽⁹⁾ Assessment for Klagenfurt Airport“ (Икономическа оценка на спазването на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика за летище Клагенфурт), изготвена за Ryanair от Охега, 4 юли 2011 г.

- (122) Ryanair е възложила на Охега да провери дали споразуменията между Ryanair и KLU и платените от Ryanair на KLU такси са съвместими с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. В оценката не е включено маркетинговото споразумение между DMG и AMS от 21 декември 2006 г.
- (123) Охега е извършило два анализа: сравнителен анализ и анализ на рентабилността. Охега стигна до заключението, че летища [...] и [...] по много характеристики са сравними с KLU. Охега е сравнило таксите, плащани от Ryanair на тези летища, като е извадило предоставената на Ryanair подкрепа за маркетингова дейност в рамките на споразумението от 2002 г. с DMG, но без да изважда плащанията, постъпили към Ryanair в рамките на маркетинговото споразумение от 2006 г. След сравнение на таксите, платени на междуполетна подготовка и на пътник, Охега стигна до извода, че таксите на KLU във всички случаи са били по-високи от тези на двете други летища.
- (124) Извършеният от Охега анализ на рентабилността представлява предварителна оценка въз основа на допълнителните разходи и приходи и на подход за покриване на съвкупните разходи⁽¹⁰⁾, която засяга единствено споразуменията от 2002 г. Прави се изводът, че споразуменията от 2002 г. са били изгодни за летището и че те имат положителна нетна настояща стойност.

5.2.2.2. Бележка 2 на Охега — „Economic MEIP Assessment for Klagenfurt Airport“ (Оценка на спазването на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика за летище Клагенфурт), изготвена за Ryanair от Охега, 31 август 2012 г.

- (125) Анализът се позовава на споразумението за летищни услуги между KFBG и Ryanair за периода от 2002 г. до 2006 г., както и маркетинговото споразумение между DMG и LV за периода от 27 юни 2002 г. до 27 юни 2007 г. Споразуменията между DMG и AMS не са взети предвид в анализа на Охега.
- (126) Охега е сравнила общата сума на таксите, които авиокомпанията е платила на KLU, със съответните такси, плащани на пет сравними летища в периода от 2002—2003 г. до 2010—2011 г. Таксите са изразени по два начина, а именно като такса на пътник и като такса на междуполетна подготовка, и най-напред са обединени в мярка за общата сума на таксите. След това общата сума на таксите е преизчислена в такси на междуполетна подготовка и такси на пътник, за да може да бъде извършено сравнение между шестте летища.
- (127) Резултатите показват, че сумата на таксите, която Ryanair е платила на KLU, е средно около пет пъти по-висока от сравнимата сума на таксите, която авиокомпанията е платила на сравнимите летища през периода, предмет на разследване. Следва да се предположи, че това се дължи на типично по-високите цени на австрийските летища. Оттук следва да се заключи, че по размера си платените от Ryanair на KLU такси съответстват на таксите, които инвеститор в условията на пазарна икономика, който е собственик на летище, би предложил на Ryanair при подобни обстоятелства. Оттук следва, че анализираният в този доклад споразумения са съвместими с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

⁽⁹⁾ „Market Economy Investor Principle“.

⁽¹⁰⁾ При подхода на покриване на съвкупните разходи (single till) за определянето на размера на летищните такси са взети предвид всички приходи на летищния оператор от всички дейности на летището, включително невъздухоплавателни търговски дейности (напр. експлоатация на магазините, ресторантите и паркингите). За разлика от него, при разделния подход (dual till) за определяне на летищните такси се вземат предвид само приходите от въздухоплавателни дейности (най-вече приходите от летищни такси и такси за наземни услуги)

5.2.2.3. Бележка 3 на Охера — „Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests“ („Определяне на референтния пазарен показател в сравнителния анализ за оценки въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика“). „Ryanair State aid cases“ („Дела за държавна помощ в полза на Ryanair“), изготвена от Охера за Ryanair, 9 април 2013 г.

(128) Охера счита, че подходът на Комисията, който се състои в приемане за референтни летища единствено на такива, разположени в същия обслужван район като проверяваното летище, е неправилен.

(129) Охера твърди, че референтните пазарни цени, поддържани от референтните летища, не са повлияни от държавните помощи, отпуснати на съседните летища. Следователно е възможна солидна оценка на пазарна референтна стойност за проверките въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.

(130) За това според Охера са налице следните основания:

— Сравнителни анализи се използват широко при проверки въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, извън сферата на държавните помощи.

— Съгласно съвременната икономическа теория ценообразуването на предприятието се влияе от другите предприятия само доколкото продуктите му са взаимозаменяеми или допълващи се с техните. Когато две конкурентоспособни предприятия действат на различни икономически пазари и поради това не са в конкуренция помежду си, въздействията от тяхното поведение върху ценообразуването на другото и обратно са незначителни. Затова в мнението на Комисията относно сравнителния анализ се приема, че референтните летища и всички летища, които могат да се ползват от помощи, са в конкуренция помежду си.

— Летищата в един и същ обслужван район не се конкурират непременно помежду си и референтните летища, включени в представените доклади, срещат ограничена конкуренция от страна на държавните летища в същия обслужван район (по-малко от 1/3 от търговските летища в рамките на обслужваните от референтните летища райони са изцяло държавна собственост и никое от тях не е било предмет на проучвания във връзка с държавни помощи (считано от април 2013 г.).

— Дори когато референтните летища срещат конкуренция от страна на държавни летища в същия обслужван район, може да се приема при определени условия, че тяхното поведение съответства на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика (например ако частният сектор притежава значително участие или ако управлението на летището е частно).

(131) Летищата, управлявани в съответствие с принципите на пазарната икономика, не определят такси под равнището на допълнителните разходи.

5.2.2.4. Бележка 4 на Охера — „Principles underlying profitability analysis for MEO tests“ („Принципи, залегнали в анализа на рентабилността, за проверки въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика“). „Ryanair State aid cases“ („Дела за държавна помощ в полза на Ryanair“), изготвена от Охера за Ryanair, 9 април 2013 г.

(132) Охера е на мнение, че предприятият от нея анализ на рентабилността в докладите, предоставени от нея на Комисията, следва принципите, които биха били приложени от разумен частен инвеститор, и отразява подхода на Комисията при прецеденти.

(133) Принципите, залегнали в анализа на рентабилността, са следните:

— оценката се осъществява поетапно,

— не се изисква непременно наличие на предварителен бизнес план,

— в случай на летище, което няма пълна натовареност, подходът, основан на съвкупното отчитане на приходите, е подходящият метод за ценообразуване,

— вземат се предвид единствено приходите, свързани със стопанската дейност на функциониращото летище,

— взема се предвид целият срок на действие на споразумението, включително евентуални удължавания,

— при оценката на рентабилността на споразуменията не се вземат предвид бъдещите финансови потоци,

— допълнителната рентабилност по споразуменията между Ryanair и летищата се оценява въз основа на прогнозите на вътрешните приходи или нетната настояща стойност.

5.2.2.5. Анализ на професор Damien P. McLoughlin — „Brand building: why and how small brands should invest in marketing“ („Изграждане на търговска марка: защо и как малките търговски марки трябва да инвестират в маркетинг“), изготвен за Ryanair, 10 април 2013 г.

- (134) Документът има за цел да представи икономическата логика, на която се основават решенията на регионалните летища за закупуване на възможности за реклама в ryanair.com от AMS.
- (135) Според документа съществува голям брой много силни, добре известни и често използвани летища. По-слабите конкуренти трябва да негъвкаво покупателно поведение на потребителите, за да могат да разширят своя бизнес. По-малките регионални летища трябва да намерят начин да изпращат единно послание, свързано с тяхната търговска марка, до максимално широка аудитория. Традиционните форми на маркетингова комуникация изискват разходи, надвишаващи техните ресурси.

5.2.2.6. Бележка 5 на Охега — „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ („Съответстват ли цените на AMS на пазарните стойности?“), изготвена за Ryanair от Охега, 20 декември 2013 г.

- (136) Тази бележка съдържа резултатите от сравнение на цените на AMS за рекламата в ryanair.com с ценовите листи за подобни рекламни услуги, предлагани от други европейски уебсайтове за пътувания⁽¹⁾. Цел на този анализ е независима оценка на въпроса дали AMS е предлагала услугите си на съответстващи на пазара цени.
- (137) Като основа за анализа служат периодът 2004—2005 г., т.е. моментът на първоначално въвеждане на ценовата листа на AMS, и ценовата листа от ноември 2013 г. И в двата случая тарифите на AMS са сравнени с извадка от цени за реклама в уебсайт. За целта са използвани само реклами на началната страница на съответния уебсайт.
- (138) Резултатите от анализа показват, че тарифите на AMS за рекламно пространство в ryanair.com и в двата случая са били под цените в ценовата листа или са съответствали на тях. С това резултатите доказват, че тарифите на AMS съответстват на пазара и са съвместими с принципа на инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика.
- (139) Охега посочва, че тези изводи съответстват на предходните констатации на специализираните маркетингови консултанти на Ryanair — Mindshare (2004 г.) и Zenobie Conseil (2011 г.).

5.2.2.7. Бележки 6 и 7 на Охега — „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“ („Как следва да се третира споразуменията с AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от оценката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика?“), изготвени за Ryanair от Охега, 17 и 31 януари 2014 г.

- (140) Ryanair представи допълнителни доклади от своя консултант Охега. В тези доклади Охега разглежда принципите, които според въздушния превозвач следва да бъдат взети предвид при проверката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, в анализа на рентабилността на споразуменията за летищни услуги между Ryanair и летищата, от една страна, и споразуменията за маркетингови услуги между AMS и същите тези летища, от друга. Ryanair подчертава, че тези доклади по никакъв начин не променят нейната позиция, представена по-рано, че споразуменията за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги следва да бъдат анализирани в рамките на отделни проверки въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (141) В докладите се посочва, че генерираните от AMS печалби следва да бъдат включени като приходи в съвместен анализ на рентабилността, докато разходите на AMS ще трябва да бъдат включени в разходите. За да се направи това, в докладите се предлага към съвместния анализ на рентабилността да се приложи основана на паричните потоци методология, което означава, че разходите на летищата за AMS биха могли да се третират като допълнителни оперативни разходи.
- (142) В докладите се подчертава, че маркетинг дейностите допринасят за създаването и поддържането на стойността на марката, което оказва въздействие и генерира ползи не само за срока на действие на договора, но също и след неговото прекратяване. Такъв би бил случаят по-специално, ако поради факта, че Ryanair е сключила споразумение с въпросното летище, и други въздушни превозвачи се установяват на това летище, което на свой ред би довело до създаване на стимул за повече фирми да се установят на летището, а следователно и до генериране на повече приходи за летището от невъздухоплавателни дейности. Според Ryanair, ако Комисията реши да предприеме съвместен анализ на рентабилността, тези ползи трябва да бъдат взети под внимание, като разходите на AMS се третират като допълнителни оперативни разходи, след като се приспадат плащанията на AMS.

⁽¹⁾ В англофонската рекламна индустрия тези ценови листи за реклама се наричат „gate cards“. Става въпрос за разбивки на рекламните цени на печатни и електронни медии или компании, които предлагат рекламно пространство в уебсайтовете си.

- (143) Освен това Ryanair е на мнение, че ще трябва да се включи една крайна стойност в прогнозния ръст на печалбите в края на срока на споразумението за летищни услуги, за да се вземе предвид стойността, генерирана след прекратяване на споразумението. Крайната стойност би могла да се адаптира въз основа на вероятност за „удължаване“, при която се измерва очакването, че ще продължат да се генерират печалби след прекратяването на споразумението с Ryanair, или че подобни условия ще бъдат договорени с други въздушни превозвачи. Ryanair счита, че след това би било възможно да се изчисли по-ниска граница за ползите, генерирани съвместно чрез споразумението с AMS и споразумението за летищни услуги, като се отрази несигурността на ръста на печалбите след прекратяване на споразумението за летищни услуги.
- (144) За да се допълни този подход, в докладите е представено обобщение на резултатите от проучванията на въздействието на маркетинга върху стойността на дадена търговска марка. В тези проучвания се признава, че маркетингът може да популяризира стойността на дадена марка и може да помогне за създаване на клиентска база. Според докладите, когато става въпрос за летище, маркетингът в ryanair.com силно повишава видимостта на марката. Освен това в докладите се посочва, че по-малките регионални летища, които желаят да увеличат своя въздушен трафик, могат да увеличат и стойността на своята търговска марка чрез сключването на споразумения за маркетингови услуги с AMS.
- (145) От докладите в крайна сметка става ясно, че подход, основан на паричните потоци, следва да бъде предпочетен пред подхода на капитализация, при който разходите за маркетингови услуги, предоставени от AMS, биха се третирали като капиталови разходи за нематериални активи (т.е. стойността на марката). При подхода на капитализация би се взел под внимание единствено делът на разходите за маркетинг, който се причислява към нематериалните активи на летището. Разходите за маркетинг биха се третирали като капиталови разходи за нематериални активи, а след това отчислени за срока на действие на договора, като се вземе предвид остатъчна стойност към момента на предвиденото прекратяване на споразумението за летищни услуги. При този подход не биха се взели предвид допълнителните печалби, които ще донесе сключването на споразумението за летищни услуги с Ryanair, и освен това е трудно да се изчисли стойността на нематериалния актив въз основа на разходите за марката и срока на използване на актива. Методът на паричните потоци е по-подходящ, отколкото подхода на капитализация, тъй като последният не би отразил положителните ползи за летището, които се очаква да бъдат реализирани като резултат от подписването на споразумение за летищни услуги с Ryanair.

5.2.2.8. Бележка 8 на Охега — „Allocation of investment costs“ („Разпределение на инвестиционните разходи“), изготвена за Ryanair, 12 септември 2014 г.

- (146) В тази бележка се обсъжда как трябва да бъде извършено разпределението на инвестиционните разходи за летището по договорите с авиокомпаниите, при условие че подобни разходи следва да се разглеждат като значими, когато става въпрос за оценката на допълнителната рентабилност на споразумение за въздушен превоз при прилагане на принципа за стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (147) Охега обяснява, че е уместно разпределението на инвестиционните разходи да се извърши съгласно дела на очаквания капацитет, който представлява определено споразумение с дадена авиокомпания. Консултантската компания подчертава, че решаващата разлика е в това определянето на използването да се базира на капацитета, и посочи като примери случаите с държавни помощи на Алгеро, Вестерос, Реус и Херона.

5.2.2.9. Бележка 9 на Охега — „Evaluating the wider impact of AMS Agreements on airport traffic“ („Оценка на общите въздействия на споразуменията с AMS върху обема на въздушния трафик“), изготвена за Ryanair от Охега, 26 септември 2014 г.

- (148) В този доклад се разяснява как може да се провери емпирично дали споразуменията с AMS имат всеобхватни предимства под формата на повишаване на стойността на марката на дадено летище и създаване на мрежови ефекти.
- (149) Охега подчертава, че досега няма емпиричен анализ на Комисията, чиито извод да гласи, че единственото предимство на рекламата в ryanair.com се състои в повишаването на пътничкото на Ryanair.
- (150) Охега обсъжда възможните всеобхватни предимства на споразуменията с AMS в светлината на качествените доказателства, представени от летище Алгеро. От изложеното следва да се заключи, че увеличаването на обема на трафика на летище Алгеро, който не се пада на Ryanair, се дължи най-малкото отчасти на рекламата в ryanair.com. Поради това Охега счита за правдоподобно, че рекламата в ryanair.com би могла да има дълготрайни въздействия върху обема на трафика на летището, което е предпоставка за повишаване на приходите на Ryanair.
- (151) Консултантската компания обаче признава, че поради асиметричност на информацията не е възможно да се проследят достатъчно всички промени на пазара едновременно. Поради това Охега подчертава необходимостта от надежден анализ на дълготрайните въздействия на рекламата в ryanair.com върху обема на трафика на летищата.

- (152) Охега препоръчва различни статистически подходи, които Комисията би могла да използва при проучването на въздействията на рекламата в *ryanair.com* върху обема на трафика на летището — както на *Ryanair*, така и на други авиокомпании.
- (153) Ако емпиричният анализ покаже, че рекламата в *ryanair.com* предоставя всеобхватни предимства, тогава е от значение тези предимства да се вземат предвид в рамките на подхода на Комисията при предварителния анализ на рентабилността на споразумението за летищни услуги и споразуменията с AMS. Така например в анализа на рентабилността би могло да се включи крайната стойност, за да бъде отразена стойността, генерирана чрез маркетингови дейности.

5.2.2.10. Бележка 10 на Охега — „Economic MEOP assessment: Klagenfurt Airport — profitability analysis“ („Икономическа оценка въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика: летище Клагенфурт — анализ на рентабилността“), изготвена за *Ryanair* от Охега, 3 ноември 2014 г.

- (154) В този доклад се анализира предварително очакваната рентабилност на сключеното през 2006 г. споразумение за летищни услуги. Освен това се извършват тестове на чувствителността към резултатите от изготвения през 2011 г. доклад за проверката въз основа на принципа за стопански субект в условията на пазарна икономика, което засяга очакваната рентабилност на споразумението за летищни услуги („Airport Services Agreement“) от 2002 г.
- (155) Охега е проучило очакваната рентабилност на отделните споразумения с помощта на няколко сценария във връзка с основния сценарий. Според Охега основният сценарий трябва да отразява предположенията на Клагенфурт, при условие че са потвърдени с информация, която е била на разположение на летището към момента на подписване на споразуменията за летищни услуги.
- (156) Охега е определило очакваната рентабилност на отделните споразумения въз основа на нетната настояща стойност. Очаквани са били положителни нетни настоящи стойности на отделните споразумения, а както се вижда от анализа на рентабилността, споразумението за летищни услуги от 2002 г. и това от 2006 г. са били толкова рентабилни, че инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика, вероятно би предложил подобни условия.
- (157) От представения в доклада анализ на очакваната рентабилност на споразумението за летищни услуги от 2002 г. става ясно, че общите изводи в доклада на Охега от 2011 г. са устойчиви на редица тестове на чувствителността, които наред с другото се отнасят за промените на сконтовите лихвени проценти, допълнителните разходи, приходите от невъздухоплавателни дейности и инвестиционните разходи.
- (158) Заедно с резултатите от сравнителния анализ наличните доказателства показват, че споразуменията съответстват на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика. Освен това споразуменията с Клагенфурт очевидно биха съответствали на пазара дори предвид на някои чувствителности по отношение на основните предположения на анализа. Според наличните данни инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика, би сметнал за рентабилно да предложи подобни условия, каквито са се съдържали в споразумението между *Ryanair* и KLU.
- (159) В заключение Охега обяснява, че анализът на съотношението разходи/ползи на австрийските органи за периода от 27 юни 2002 г. до 29 октомври 2005 г. не е следвало да бъде използван за оценка на спазването на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, тъй като i) анализът очевидно моделира условията на обществената поръчка на DNG от ноември 2011 г. за обслужването на редовни директни полети между Клагенфурт и Лондон, а не условията на споразумението за летищни услуги от 2002 г., ii) анализът очевидно не е извършен изцяло като предварителен, тъй като се отнася само за периода, в който *Ryanair* действително е оперирала на летището, а не за периода, посочен в споразумението за летищни услуги от 2002 г., и iii) летищните такси, на които се базира анализът на съотношението разходи/ползи на австрийските органи, са били значително по-ниски от съответните такси в споразумението за летищни услуги от 2002 г.

5.2.2.11. Бележка 11 на Охега — „Why is comparator analysis an important supplement to profitability analysis in MEOP assessments?“ („Защо сравнителният анализ представлява важно допълнение към анализа на рентабилността при оценките въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика?“), изготвена за *Ryanair* от Охега, 26 януари 2015 г.

- (160) В тази бележка се разяснява защо при проверката на споразуменията между летищата и авиокомпаниите въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, би следвало да бъдат включени сравнителни анализи и по-конкретно поне под формата на контролна проверка на резултатите от анализа на рентабилността. Така например Охега посочва, че сравнителните анализи в съответствие с подхода, който Комисията е следвала в известието си относно понятието за държавна помощ⁽¹²⁾, както и спрямо други икономически сектори (например морски пристанища), играят важна роля при проверката на споразуменията между летищата и авиокомпаниите въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.

⁽¹²⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1). Към момента, когато Охега е предоставило бележките си (т.е. през януари 2015 г.), този документ бе публикуван като проект за публична консултация.

- (161) Такъв е по-конкретно би бил случаят, когато в рамките на анализа на рентабилността не се извърши проверка на ефективността на разходите на летището. Тъй като от стопански субект в условията на пазарна икономика, би се очаквало ефективно управление на разходите, от проучването на ефективността на разходите на летището зависи дали проверката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, ще позволи надеждни заключения.
- (162) Напълно е възможно авиокомпания да плаща еднакво високи такси на две летища с подобни характеристики. Когато обаче някое от летищата не работи ефективно, от това може да се заключи, че споразумението между летището и авиокомпанията не съответства на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (163) При сключването на споразумения с летище обаче Ryanair няма представа за ефективността на разходите му, докато летището би могло да прецени вероятната рентабилност на споразумението.
- (164) И накрая, настоящият подход на Комисията към проверката на споразуменията между летищата и авиокомпанията за Ryanair въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, не бил довел до достатъчна правна сигурност при подписването на споразуменията с летищата.

5.2.2.12. Бележка 12 на Охега — „Economic MEOP assessments: comparator analysis, including AMS“ („Икономически оценки въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика: сравнителен анализ, включващ AMS“), допълнение към доклада на Охега от 2010 г., 10 април 2015 г.

- (165) Предмет на тази бележка са въздействията на сравнителен анализ, при който споразуменията за летишни услуги и споразуменията с AMS на KLU са разглеждани съвместно в съответствие с подхода на Комисията. Охега подчертава, че този анализ не засяга гледната точка на Ryanair, според която споразуменията за летишни услуги и споразуменията с AMS следва да бъдат разглеждани поотделно.
- (166) Анализът се основава на същите референтни летища, които Охега е включила в доклада си за KLU от 2012 г. Проверени са били стабилността на отношенията на собственост и структурите за финансиране на тези летища, за да се гарантира точността на сравнението.
- (167) Платените от Ryanair на KLU нетни такси за целия разглеждан период, с изключение на плащанията към Ryanair и AMS за маркетингови услуги, са били по-високи от средните нетни такси на референтните летища (както на излитащ пътник, така и на междуполетна подготовка). Това предполага, че един стопански субект в условията на пазарна икономика, вероятно би предложил подобни споразумения на Ryanair.
- (168) По този начин резултатите от съвместния сравнителен анализ на споразуменията за летишни услуги и споразуменията с AMS потвърждават тълкуването, че споразуменията между Ryanair, AMS и KLU са съответствали на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, и на констатациите в доклада на Охега от 2012 г.

5.2.2.13. Бележка 13 на Охега — „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues“ („Въздействията на дейностите на Ryanair върху приходите от невъздухоплавателни дейности на летищата“, 4 декември 2015 г.)

- (169) В този доклад Охега е проучило въздействията на дейностите на Ryanair върху приходите от невъздухоплавателни дейности на летищата, като в основата са поставени приходите на пътник. По мнение на Охега поемането на полетите от Ryanair е имало значителни положителни въздействия върху нивото на приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник. Като изхожда от това, Охега обявява досегашния си подход при анализа на рентабилността въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, както и принципа в анализа на Комисията⁽¹³⁾, за консервативен, тъй като това повишаване на приходите от невъздухоплавателни дейности не е било взето предвид.
- (170) Охега е извършило емпиричен анализ при използване на извадка от 57 европейски летища, като е внимавала да имат максимално голямо сходство с летищата, проверявани във връзка с прилагането на правилата за държавна помощ. Охега е установило, че поемането на полетите от Ryanair⁽¹⁴⁾ при 29 от тези летища са довели до

⁽¹³⁾ Охега посочва подхода на Комисията в решенията за летища По и Ним, в които Комисията е отчела очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на излитащ пътник, като е използвала получените данни за летищата от времето преди подписване на договорите и е извършила съответните инфлационни корекции.
Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), отпусната от Франция в полза на Търговско-промишлената камара Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109), т. 414.

Решение (ЕС) 2016/633 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), отпусната от Франция в полза на Търговско-промишлената камара Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited и Airport Marketing Services Limited (ОВ L 113, 27.4.2016 г., стр. 32), т. 436.

⁽¹⁴⁾ Охега обаче е определило за начало на дейността на Ryanair годината, в която Ryanair е поела „съществени“ дейности на дадено летище; това от своя страна е дефинирано като първата година, в която излитащите пътници на Ryanair са повече от 50 % от максималния общ брой на всички пътници на Ryanair, които в периода 1994—2012 г. в рамките на една година са били превозени на същото това летище.

повишаване на приходите от невъздухоплавателни дейности на излиташ пътник с около 12,0—13,7 % спрямо реалните цени (с корекция на инфлацията) и че става въпрос за статистически значим ефект. Това вероятно се дължи на факта, че пътниците на Ryanair харчат повече от пътниците на другите авиокомпании, което отчасти е заради ограниченото предлагане на храна на борда при нискотарифните авиокомпании и/или заради това, че поемането на полетите от Ryanair би било повод за разширяването на терминала, поради това, че се установяват други еднолични търговци например.

- (171) Охега също така е констатирало, че това въздействие се наблюдава като цяло при нискотарифните авиокомпании. Въз основа на разрастването на сектора на нискотарифните полети, в който са застъпени силни марки с голям пътничкопоток, поемането на полетите от нискотарифна авиокомпания води след себе си значително разширяване на съответното летище, а оттам и до по-високи приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник. Въз основа на извадката от летища Охега стига до заключението, че поемането на полетите от стандартни авиокомпании, тъкмо напротив, няма значими въздействия върху приходите от невъздухоплавателни дейности от всеки пътник.
- (172) Според Охега тези резултати онагледяват консервативния характер на подхода, следван досега при нейните собствени анализи на рентабилността въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, както и при анализа на Комисията. Тези анализи не допускат ускорен ръст на приходите от невъздухоплавателни дейности на пътник и следователно не включват всеобхватните предимства на обслужването на полетите от Ryanair на летищата, а са просто приблизителните стойности за приходите от невъздухоплавателни дейности на излиташ пътник, които са изчислени с много по-нисък процент на инфлация. Оттук Охега предполага, че очакваната рентабилност на споразуменията на Ryanair с летищата е изчислена на прекалено ниско равнище при анализа ѝ въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, и при анализа на Комисията.

5.3. AMS

- (173) AMS представи следното мнение.

5.3.1. AMS и уебсайта на Ryanair

- (174) AMS посочва, че Комисията не третира Ryanair и AMS като един правен субект и че не би трябвало сключените между AMS и DMG споразумения за маркетингови услуги да се разглеждат като допълнение към споразумението между летището и Ryanair. AMS предлага маркетингови услуги, които въз основа на независимата ѝ цел са оправдани, отчитат се по пазарна стойност и се договарят и сключват отделно от споразуменията между Ryanair и съответните летища.
- (175) Освен това решението на Ryanair да ангажира посредник за продажбата на рекламното пространство на своя уебсайт не е необичайно. AMS осъществява успешна дейност в областта на организирането и продажбата на рекламното пространство на голям брой частни и публични дружества в цяла Европа.
- (176) Уебсайтът на Ryanair се отличава с особено привлекателни характеристики за маркетинг: той е предпочитан портал за пътувания в целия свят; средното време на престой в уебсайта на Ryanair е необичайно дълго; рекламата на летище в уебсайта на Ryanair е насочена изключително към потенциални пътници на това летище; по този начин се изключва загуба на време или тя е силно ограничена (за разлика от рекламата във вестници, по радиото, по телевизията и в други не толкова силно фокусирани медии за широката публика).

5.3.2. Липса на предимства за AMS и Ryanair

- (177) AMS сключва споразумения за маркетинг с публични и частни летища, органи в областта на туризма, асоциации за коли под наем, уебсайтове за резервации на хотели, застрахователни дружества и доставчици на телекомуникационни услуги.
- (178) По отношение на цените, на които AMS предоставя рекламното пространство, и обемите, в които то се купува, не се прави разграничение между публични и частни рекламодатели. Поради това договорите на AMS с държавни летища или техни дъщерни дружества не може да са обвързани с държавна помощ. AMS е сключила договори с множество частни или контролирани от частни дружества летища (включително [...] и [...]), както и с други частни страни, при сравними, недискриминиращи условия.
- (179) Във връзка с въпроса за бизнес интереса, който дадено летище би имало от рекламата в ryanair.com, AMS критикува съдържанието се в решението за откриване на процедурата за сключване на Комисията, защото поради факта, че AMS предлага услугите си на пазарни цени, не е имало правно основание за изразяване на съмнение за икономическите мотиви на DMG и на летището за рекламата в уебсайта на Ryanair.
- (180) AMS представи няколко довода, които обосновават закупуването от страна на DMG на маркетингови услуги от AMS за реклама в уебсайта ryanair.com. Тези доводи могат да се обобщат по следния начин:

- (181) Първо, рекламата в уебсайта на Ryanair е инвестиция в разпознаваемост на марката. Операторите на периферни летища се изправят пред значителни предизвикателства, за да направят своята „марка“ разпознаваема сред пътниците, авиокомпаниите и ръководителите на компании извън областта на въздухоплаването, които могат да представляват потенциални източници на приходи за летищата. По-голямата разпознаваемост на марката може да е от полза за летищата в различни взаимно съдържащи се и взаимно допълващи се форми; по-специално тя може i) да допринесе за повишаване на броя на пътниците, които пристигат на летището с компанията, в чиито уебсайт е поставена реклама на летището; ii) да доведе до увеличаване на броя на потенциалните клиенти, които посещават уебсайта на дадена авиокомпания, в който дадено летище се представя като дестинация, или уебсайта на друга компания, която предлага редовни полети до това летище; iii) да активизира други авиокомпания да кацат на това летище и iv) да събуди интерес ръководители на фирми (напр. на представени на летищата вериги за търговия на дребно).
- (182) Второ, рекламата в уебсайта на Ryanair увеличава дела на пристигащите пътници. Като правило, летищата генерират почти половината от приходите си от невъздухоплавателни дейности. От гледна точка на регионалните летища е много по-вероятно пътниците, които пристигат и после излитат от летището, да генерират приходи от невъздухоплавателни дейности за него, отколкото местните пътници, които излитат от него.
- (183) Трето, маркетингът и рекламата в уебсайтовете на всички авиокомпания са се превърнали в широко разпространена практика. Ryanair.com има изключително значение като място за маркетинг за широк спектър от продукти и услуги, свързани с пътувания. Но макар че Ryanair е пионер в тази област, е погрешно да се смята, че летищата няма да използват уебсайтовете и на други авиокомпания за собствена реклама.

5.3.3. Цени на услугите на AMS

- (184) AMS посочва, че цените на услугите ѝ съответстват на пазарната им стойност. AMS се обосновава със следните аргументи: i) редица частни клиенти от различни отрасли извън сектора на летищата, като например [...], закупуват маркетингови услуги от AMS, което само по себе си е достатъчно доказателство за това, че цените на AMS са реални пазарни цени, ii) решението на Tribunal administratif de Marseille ⁽¹⁵⁾ и случаят на Братислава ⁽¹⁶⁾ доказват стойността на маркетинговите продукти на AMS и предимствата, които отсрещната страна може да спечели чрез подписването на такива споразумения, и iii) изчисленията от AMS цени се опират на обективни критерии ⁽¹⁷⁾ и са публикувани прозрачно на фирмения ѝ уебсайт ⁽¹⁸⁾.
- (185) AMS също така цитира доклада на Zenobie Conseil и представено пред Комисията проучване на независима консултантска компания, за да илюстрира, че услугите на AMS не са нито безполезни, нито прекалено скъпи, както намеква Комисията.
- (186) В решението за откриване на процедурата не е доказано, че решенията на DMG са вменими на държавата, тъй като Комисията се опира само на организационно-правния критерий на крайната държавна собственост, откъдето е извлякла анализа си за споразумението с LV (което от своя страна се опира на решенията на KFBG). Поради това AMS призовава Комисията да представи по-добре обоснован анализ.

6. МНЕНИЕ НА АВСТРИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

6.1. Мнение на Австрия относно мненията на заинтересовани страни — Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (187) По първото и второто мнение на трите авиокомпания от 23 юли 2012 г. и 18 септември 2012 г. австрийските органи обясняват, че са поддържали контакт с KFBG и Lufthansa само във връзка с четливостта на определени таблици в проверяваните документи.

⁽¹⁵⁾ Решение на Tribunal administratif de Marseille от 20.10.2009 г. В него съдът констатира, че летище Марсилия получава действителна насрещна услуга под формата на маркетингови услуги в рамките на подписаното с AMS споразумение.

⁽¹⁶⁾ Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. С 12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — споразумение между летище Братислава в Словакия и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24), съображение 114. В него Комисията констатира, че дори и когато дадено летище не плаща за допълнителен маркетинг в уебсайта на Ryanair и е посочено единствено като една от дестинациите, не може да се изключи, че то извлича от това известна полза (вж. съображение 114). В решението Комисията стига до заключението, че проучваното споразумение е в съответствие с принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.

⁽¹⁷⁾ Обективни критерии, като вида на рекламата (връзки, банер, текстови фрагменти, продължителност на показване и външен вид на рекламата на екрана), дневния брой посетители на сайта, както и броя на маршрутите от и до това летище.

⁽¹⁸⁾ Вж. <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) По отношение на аргументите, че не е налице държавна помощ, Австрия посочва мнението си от 15 май 2012 г. По-конкретно Австрия подкрепя обясненията на Lufthansa за правната оценка на отстъпките.
- (189) Позоваването на правилниците за таксите в първото мнение на Австрия от 2008 г. се разглежда само като общо позоваване на съществуването на такива правилници на други летища. Летищата Франкфурт/Хан и Любек не са сравними с KLU поради различната си икономическа структура.
- (190) По отношение на необоснованото твърдение за „привидна обществена поръчка“ австрийските органи обясняват, че от гледна точка на органите на Каринтия процесът на доставка е планиран много добре и по-конкретно въвеждането на редовни директни полети между Лондон и Клагенфурт. При обществената поръчка най-общо става въпрос за един полет до Лондон. Няма никаква индикация за ограничаване на заявления редовен маршрут на Станстед или което и да било друго лондонско летище.
- (191) Австрия припомня също така, че обществени поръчки могат да се обявяват и когато това не е задължително по закон. Така аргументацията, че не е била необходима обществена поръчка, вече не е издържана. Австрия посочва още и икономическата функция на обществените поръчки. Те осигуряват прозрачност относно съществуването на търсене и условията за търсене. Това позволява на противоположната страна на пазара да формулира предложение, което след това да индексира пазарна цена. Фактът, че не са представени никакви оферти, показва, че очакванията за цена, формулирани от страна на търсещия, са били под пазарната цена. Правилно проведената процедура за възлагане на обществена поръчка предполага, че обществената поръчка е публикувана по правилата и евентуалните участници в нея са имали достатъчно време да изготвят предложение. Обществените поръчки на KLU са отговаряли на тези изисквания.

6.2. Мнение на Австрия относно мненията на заинтересовани страни — Ryanair и AMS

- (192) Австрия обяснява, че рекламата в ryanair.com за Каринтия и KLU е имала смисъл само ако Ryanair е извършвала полети до KLU, защото само тогава адресираните клиенти са могли да осъществят интереса си чрез действителна покупка. Същото важи и за пътуванията до Лондон, които подобряват мобилността на местното население.
- (193) Освен това Австрия подкрепя и някои изявления на Ryanair:
- не е следвало да се предприемат инвестиции, които е можело да се припишат на присъствието на Ryanair на летището,
 - както вече е посочено в разглеждания случай, отстъпките и стимулите са съвместими с принципа на инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика,
 - липсата на бизнес план сама по себе си не противоречи на принципа на инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика.
- (194) Относно мнението на AMS австрийските органи посочват стратегическата цел на рекламата в интернет и по-специално в ryanair.com. Уебсайтът на Ryanair е насочен също и към клиенти от Каринтия и KLU. Поради това за един частен инвеститор е препоръчително да сключи такива рекламни договори с AMS.

7. ОЦЕНКА НА НАЛИЧИЕТО НА ПОМОЩ

- (195) Комисията провери дали следните мерки трябва да се признаят за държавни помощи:
- финансирането на KFBG,
 - схемата за стимулиране от 2005 г.,
 - сключването на споразумение за уреждане на спора между KFBG и AUA, с което определя прилагането със задна дата на схемата за стимулиране от 2005 г. спрямо AUA,
 - споразуменията за летищни услуги с Ryanair от 2002 г. и маркетинговите споразумения с AMS и LV от 2002 г.,
 - споразуменията с Ryanair и AMS от 2006 г.,
 - споразумението с HLX от 2003 г.,

- споразумението с TUIfly от 2008 г.,
 - споразуменията с Air Berlin от 2009 г.
- (196) 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.
- (197) Критериите, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, важат кумулативно. За да се определи дали въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, всички долуизброени условия трябва да бъдат изпълнени:
- получателят е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, което предполага, че той осъществява стопанска дейност,
 - мярката се финансира чрез държавни ресурси или от държавата,
 - на получателя се предоставя икономическо предимство,
 - това предимство е селективно,
 - въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите членки.

7.1. Финансирането на KFBG и DMG

- (198) Както е обяснено по-подробно в съображение 30 и следващите, KFBG е получило финансова помощ от своите съдружници, от федералното министерство на вътрешните работи и от федералното министерство на финансите. Тази финансова подкрепа е била използвана за покриване на годишните оперативни загуби вследствие на разходите, свързани с маркетинговите споразумения на KFBG с различни авиокомпаниии.

7.1.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (199) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да определи дали KFBG и DMG са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, осъществяващ стопанска дейност, независимо от неговия правен статут и форма на финансиране⁽¹⁹⁾. Стопанска дейност е всяка дейност, която се състои в предлагане на стоки или услуги на даден пазар⁽²⁰⁾.
- (200) В своето решение по делото за летище Лайпциг-Хале Съдът потвърждава, че експлоатацията на летище за търговски цели и изграждането на летищна инфраструктура за търговски цели представляват стопанска дейност⁽²¹⁾. След като летищен оператор започне да осъществява стопански 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 ДФЕС, поради което правилата на ДФЕС, уреждащи държавните помощи, могат да се прилагат по отношение на предимства, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси⁽²²⁾.
- (201) По отношение на момента, от който изграждането и експлоатацията на летище започват да се считат за стопанска дейност, Комисията напомня, че постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да се определи точна дата. Съдът на Европейския съюз обаче е признал промените в естеството на летищните дейности и в своето решение по делото за летище Лайпциг-Хале Съдът е постановил, че считано от 2000 г. нататък

⁽¹⁹⁾ Решение от 18 юни 1998 г., Комисията/Италия, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; решение от 23 април 1991 г., Höfner und Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; решение от 16 ноември 1995 г. Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; решение от 11 декември 1997 г., Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ Решение от 16 юни 1987 г., Комисията/Италия 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; решение от 18 юни 1998 г., Комисията/Италия, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Решение от 24 март 2011 г., Саксония и провинция Саксония-Анхалт/Комисията и Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Комисията, съединени дела T-443/08 и T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, и по-конкретно т. 93 и 94; потвърдено с решението от 19 декември 2012 г., Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Комисията, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; вж. също решение от 12 декември 2000 г., Aéroports de Paris/Комисията, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, потвърдено с решението от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris/Комисията, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617; и решение от 17 декември 2008 г., Ryanair/Комисията, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ Решения от 17 февруари 1993 г., Poucet/AGV и Pistre/Cancave, C-159/91 и C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

прилагането на правилата за държавна помощ във връзка с финансирането на летищна инфраструктура повече не може да се изключва.⁽²³⁾ Затова, считано поне от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* от 12 декември 2000 г.⁽²⁴⁾, експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да разглежда като стопанска дейност, която подлежи на контрола върху държавните помощи.

7.1.1.1. Икономическа единица

- (202) Преди обаче да бъде разгледано естеството на дейностите, извършвани от KFBG и DMG, Комисията припомня, че за целите на прилагането на правилата за държавна помощ може да се счита, че два отделни правни субекта могат да формират една икономическа единица. След това тази икономическа единица се разглежда като съответното предприятие.
- (203) Съдът постанови: „Понятието за предприятие в конкурентното право трябва да се разбира като обозначаващо икономическа единица [...], макар и от правна гледна точка тази икономическа единица да е съставена от няколко физически или юридически лица“⁽²⁵⁾. Във връзка с това Съдът постанови, че при определени условия може да се счита, че няколко субекта упражняват заедно стопанска дейност и поради това формират стопанска единица.
- (204) За да определи дали няколко субекта формират една икономическа единица, Съдът проверява за наличието на контролен дял или функционални, икономически или институционални връзки⁽²⁶⁾.
- (205) В разглеждания случай Комисията счита, че KFBG и DMG са толкова тясно свързани, че трябва да се разглеждат като една обособена икономическа единица за целите на правилата за държавна помощ. Първо, трябва да се припомни, че DMG е 100 % дъщерно дружество на KFBG, поради което KFBG може да контролира DMG чрез събирането на акционерите.
- (206) На практика наличната информация показва, че важни решения по отношение на KLU редовно се вземат на ниво KFBG, като след това се спускат указания на DMG.
- (207) В заключение Комисията счита, че връзките между KFBG и DMG са достатъчно близки, за да се разглеждат двата субекта като една икономическа единица. По-конкретно, DMG е изцяло икономически и юридически зависимо от KFBG и не разполага със собствена воля като стопански субект. Оттук следва, че за целите на прилагането на правото на Съюза в областта на държавните помощи KFBG/DMG образуват едно предприятие.

7.1.1.2. Стопанска дейност

- (208) KFBG/DMG участва в изграждането, поддържането и експлоатацията на KLU. KFBG/DMG предлага летищни услуги и събира такси от ползвателите — оператори на търговско въздухоплаване, както и нетърговски ползватели на общата авиация — за използване на летищната инфраструктура, като по този начин експлоатират инфраструктурата със стопанска цел. От съдебната практика, цитирана в съображения (200) и (201), следва съответно да се направи заключението, че KFBG/DMG извършва стопанска дейност поне от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (т.е. от 12 декември 2000 г.) нататък.
- (209) От данните на австрийските органи става ясно, че KLU е печелило успешно клиенти от търговската и общата авиация още преди 2000 г.
- (210) Оттук може да се стигне до заключението, че от 12 декември 2000 г. нататък KFBG/DMG са извършвали стопанска дейност и в качеството на обособена икономическа единица представляват предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.1.3. Обхват на държавната политика

- (211) Въпреки че KFBG/DMG следователно трябва да се разглежда като предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, следва да се напомни, че не всички дейности на собственик и оператор на летище са непременно със стопански характер⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Решение по делото на Саксония и провинция Саксония-Анхалт/Комисията съответно *Mitteldeutsche Flughafen AG* и *Flughafen Leipzig-Halle GmbH*/Комисията, посочено по-горе в бележка под линия 21, ECLI:EU:T:2011:117, и по-конкретно т. 84 и 158.

⁽²⁴⁾ Решение по делото на *Aéroports de Paris*/Комисията, посочено по-горе в т. 24, ECLI:EU:T:2000:290, потвърдено с решението от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris*/Комисията, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Решение от 12 юли 1984 г., *Hydrotherm*, 170/83, ECLI:EU:C:1984:271, т. 11. Вж. също решение от 14 октомври 2004 г., *Pollmeier Malchow*/Комисия, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, т. 50.

⁽²⁶⁾ Решение от 16 декември 2010 г., *AceaElectrabel Produzione SpA*/Комисията, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, т. 47—55; решение от 10 януари 2006 г., *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA* и др., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, т. 112.

⁽²⁷⁾ Решение от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, EU:C:1994:7.

- (212) Както е постановено от Съда ⁽²⁸⁾, дейностите, които обикновено попадат под отговорността на държавата при упражняване на официалните ѝ правомощия като публичен орган, не са със стопански характер и не попадат в обхвата на правилата относно държавните помощи. Към тях спадат сферите на предотвратяване на опасности, контрол на въздушното движение, полиция, митници. Финансирането се ограничава стриктно до компенсиране на разходите, които произтичат от тях, и в никакъв случай не може да се използват за други стопански дейности ⁽²⁹⁾.
- (213) Следователно финансирането на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по принцип не представлява държавна помощ ⁽³⁰⁾. По отношение на летищата дейности, като контрол на въздушното движение, полиция, митници, противопожарни служби, дейности, необходими за защита на гражданското въздухоплаване срещу незаконна намеса, и инвестициите, свързани с инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, се считат най-общо за дейности с нестопански характер ⁽³¹⁾.
- (214) При все това публичното финансиране на нестопански дейности, тясно свързани с извършването на стопанска дейност, не трябва да води до неправомерна дискриминация между авиокомпаниите и летищни оператори. Съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато държавата поема разходите на предприятията, които възникват при техните стопански дейности ⁽³²⁾. Поради това, ако при дадена правна система е нормално авиокомпаниите или летищните оператори да поемат разходите за определени услуги, докато други авиокомпаниите или летищни оператори, предоставящи същите услуги, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство дори ако тези услуги се считат за нестопански. В този смисъл е необходим анализ на правната рамка, приложима за летищния оператор, за да се прецени дали съгласно тази правна рамка 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.
- (215) Австрия твърди, че разходите, които следват от мерките за сигурността на летищата в съответствие с членове 1, 2, 8, 9 и 13 от Закона за сигурността на въздухоплаването от 1992 г. (наричан по-долу „LSG“), следва да се разглеждат като дейности, попадащи в обхвата на държавната политика. От 2000 г. до 2010 г. на KFBG са били възстановени следните суми:

Таблица 7

Възстановяване на разходи от федералното министерство на вътрешните работи и федералното министерство на финансите 2000—2010 г.:

| (EUR) | |
|---------|---------|
| 2000 г. | 24 000 |
| 2001 г. | 24 000 |
| 2002 г. | 27 000 |
| 2003 г. | 553 000 |
| 2004 г. | 878 000 |
| 2005 г. | 642 000 |
| 2006 г. | 791 000 |

⁽²⁸⁾ Решение от 16 юни 1987 г., Комисията/Италия, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, т. 7 и 8 и решение от 4 май 1988 г., Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, т. 18.

⁽²⁹⁾ Решение на Съда от 18 март 1997 г., Diego Cali & Figli/Servicesi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Решение на Комисията № 309/2002 от 19 март 2003 г.; Решение на Комисията от 16 октомври 2002 г. по дело № 438/2002 — помощи за подпомагане на функциите на публичните органи в пристанищния сектор в Белгия (ОВ С 284, 21.11.2002 г., стр. 2).

⁽³⁰⁾ Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г.

⁽³¹⁾ Вж. по-специално решение от 19 януари 1994 г., SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, т. 30, и решение на Съда от 26 март 2009 г., Selex Sistemi Integrati/Комисията, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, т. 71.

⁽³²⁾ Вж. наред с други решение от 3 март 2005 г., Wolfgang Heiser/Данъчна служба Инсбрук, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, т. 36, и цитираната в него съдебна практика.

(EUR)

| | |
|---------|-----------|
| 2007 г. | 824 000 |
| 2008 г. | 1 134 000 |
| 2009 г. | 682 000 |
| 2010 г. | 896 000 |

- (216) Комисията отбелязва, че съгласно членове 8, 9 и 13, параграф 2 от LSG могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на мерките, посочени в членове 1 и 2 от LSG. Съгласно членове 1 и 2 от LSG летищният оператор е задължен да осигурява превантивна защита на самолетите за граждански полети и хората, които се намират или се качват на борда, от опасни нападения, които могат да бъдат извършени с оръжия, боева техника, муниции и други опасни предмети. За целта летищният оператор трябва да извършват ефективни проверки за сигурност на пътниците. Всички други разходи, които не са свързани с тази дейност, трябва да се поемат от летищния оператор.
- (217) По мнение на Комисията извършването на ефективни проверки за сигурност на пътниците за превантивна защита на гражданското въздухоплаване се определят като нестопанска дейност, както е посочено в точка 35 на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Що се отнася до оперативните разходи, направени за тази дейност от 2000 г. до 2010 г., Комисията счита, че само онези разходи, за които летищният оператор разполага с правото да му бъдат възстановени съгласно членове 8, 9 и 13 от LSG, могат да бъдат признати за разходи за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика.
- (218) Според представената от Австрия информация практическото изпълнение на процедурата по възстановяване на разходите за летището, която е следвало да се документира поотделно, съдържа двойна проверка от страна на финансовия орган и федералното министерство на вътрешните работи. Поради това е изключена свръхкомпенсация. KFBG е могло да отрази поотделно разходите за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, посредством усъвършенствана регистрационна система, която разпределя разходите за движенията на въздухоплавателните средства на KLU.
- (219) Освен това Комисията констатира, че LSG като федерален закон се е прилагал еднакво към всички австрийски летища и не представлява дискриминация на определени летищни оператори.
- (220) Оттук Комисията стига до заключението, че възстановяването на оперативните разходи, възникнали от 2000 г. до 2010 г. във връзка с членове 1, 2, 8, 9 и 13 от LSG, следва да се причислят към сферата от дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, а оттам да се изключат от проверката за право на предоставяне на държавни помощи.
- (221) Австрия също така изтъкна, че KLU редовно се използва от австрийските въоръжени сили за полицейски акции и от Christophorus-Flugrettung. Комисията е съгласна, че тези дейности могат да се разглеждат като задължения на публичната администрация. Тъй като австрийските органи не са доказали, че KFBG е получило възстановяване на разходите за тези дейности, условията за възстановяване на разходи за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, не са изпълнени.
- (222) В заключение Комисията констатира, че всички разходи, които не могат да се причислят към сферата на дейностите, попадащи в обхвата на държавната политика съгласно членове 1, 2, 8, 9 и 13 от LSG, следва да се класифицират като стопанска дейност.

7.1.2. Държавни ресурси и вменитост на държавата

- (223) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на отговорността на държавата.
- (224) Понятието за държавна помощ се отнася за всяко предоставено предимство от държавни ресурси или непосредствено от държавата, или от упълномощени от нея посреднически организации⁽³³⁾. За целите на прилагането на член 107 от ДФЕС ресурсите от местни органи представляват държавни ресурси⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисията, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Решение от 12 май 2011 г., Région Nord-Pas-de-Calais и Communauté d'agglomération du Douaisis, съединени дела T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, т. 108.

- (225) В настоящия случай съответните мерки, а именно предоставяне на ресурси на KFVG и DMG, са отпуснати от бюджета на местните органи. Ресурсите произхождат директно от провинция Каринтия, град Клагенфурт и KLN. Осигурените от провинция Каринтия и град Клагенфурт ресурси следва да се разглеждат като държавни. Същото важи за KLN: KLN е било юридическо лице на публичното право, основано през 1990 г. чрез KLN-G, което също така съдържа устава на KLN. KLN е функционирало като сдружение на собственици (холдинг), т.е. като държавно управление на активите за дяловете на провинция Каринтия. Освен това то е управлявало специален фонд с името „Бъдеше Каринтия“, който е бил учреден за пряко и непряко целево финансиране. Този фонд е възлизал на 500 млн. евро, които са били осигурени от бюджета на провинция Каринтия. Следователно всички ресурси, които KLN е предоставяло на KFVG, следва да се разглеждат като държавни.
- (226) Относно възможността за вменияване на отговорност на държавата в решението си по делото *Stardust Marine* Съдът също така постановява, че фактът, че държавата или държавно ведомство е едноличен или мажоритарен собственик на дадено предприятие, не е достатъчен, за да се заключи, че прехвърлянето на ресурси от това предприятие може да бъде приписано на отговорността на неговите публични акционери ⁽³⁵⁾. Според Съда, дори и ако държавата е била в състояние да контролира дадено публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговите операции, не може автоматично да се предполага, че има действително упражняване на такъв контрол в конкретен случай, тъй като едно публично предприятие може също така да действа с повече или по-малко независимост, според степента на автономията, предоставена му от държавата.
- (227) Според Съда показателите за вменияване на отговорност са ⁽³⁶⁾:
- фактът, че въпросното предприятие не е могло да вземе оспорваното решение, без да вземе предвид изискванията на публичните органи,
 - фактът, че предприятието е трябвало да вземе предвид директивите, издадени от публични органи,
 - интегрирането на публичното предприятие в структурите на публичната администрация,
 - естеството на дейността на публичното предприятие и упражняването ѝ на пазара в нормални условия на конкуренция с частни стопански субекти,
 - правният статут на предприятието,
 - интензивността на надзора, упражняван от публичните органи над управлението на предприятието,
 - всеки друг показател, показващ в конкретния случай участие на публичните органи в приемането на мярка или колко малка е вероятността те да не са участвали, като се вземе предвид също обхватът на мярката, съдържанието ѝ или условията, които тя съдържа.
- (228) Комисията е на мнение, че финансовите субсидии за KFVG и DMG следва да се припишат на отговорността на държавата. Въпросните мерки на провинция Каринтия и град Клагенфурт, т.е. предоставянето на ресурси на KFVG и DMG, са отпуснати директно от бюджета на местните и регионалните органи. Поради това според Комисията е налице вменияване на държавата.
- (229) Същото важи и за предоставянето на ресурси от KLN на KFVG и DMG. Провинция Каринтия не само е била в състояние да контролира KLN и да упражнява доминиращо влияние върху него, но на практика е имала контрол върху финансовите субсидии от KLN за KFVG. От гледна точка на правния статут KLN е правен субект *sui generis*, чиято единствена задача се е състояла в управлението на държавните активи в интерес на провинция Каринтия. Също и характерът на дейностите на KLN показва, че то е служело изключително в интерес на провинция Каринтия: KLN е държало 80 % от дяловете в KFVG, с което е застъпвало активно интереса на провинция Каринтия за съществуването и запазването на перспективно и високоефективно летище Клагенфурт за провинция Каринтия. Съдържанието на мерките, предприети от KLN за провинция Каринтия, също показва, че KLN е действало в полза на провинция Каринтия: Решението за предоставянето на ресурси е било важно за по-нататъшното съществуване на KLU, поради което до голяма степен е било в интерес на провинция Каринтия.
- (230) Според устава на KLN управителният съвет на KLN е бил назначаван директно от надзорния съвет. От своя страна надзорният съвет е бил назначаван директно от правителството на провинция Каринтия. В пълния текст на устава се посочва, че членовете на надзорния съвет се назначават според съотношението на силите на представените в парламента на Каринтия партии. Освен това за инвестиционни решения на управителния съвет на стойност над 50 000 евро, във всички случаи се е изисквало съгласието на надзорния съвет. Съгласно член 5 от устава KLN е подлежало на постоянния надзор на провинция Каринтия. Правителството на провинция Каринтия е трябвало да гарантира, че всички решения на KLN са в интерес на провинцията.

⁽³⁵⁾ Решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисията, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, т. 51 и следващите.

⁽³⁶⁾ Пак там.

- (231) От горепосоченото следва, че надзорният съвет на KLN е трябвало да одобрява всички решения на управителния съвет на KLN за финансиране на KFBG, при които сумите са надвишавали 50 000 евро. Членовете на надзорния съвет представят партиите, представени в парламента на Каринтия. Освен това правителството на провинция Каринтия е контролирало тези решения и е трябвало да се уверява, че те съответстват на интересите на провинция Каринтия. Това беше потвърдено от австрийските органи, които обясниха, че правителството на провинция Каринтия е участвало във всички решения за финансиране на KFBG от KLN.
- (232) По мнението на Комисията отгук става ясно, че има достатъчно основания да се заключи, че предоставянето на ресурси от KLN следва да бъде приписано на отговорността на държавата.

7.1.3. Икономическо предимство

7.1.3.1. Принцип на стопански субект в условията на пазарна икономика

- (233) По смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. при отсъствието на държавна намеса⁽³⁷⁾. От значение е единствено въздействието на мярката върху предприятието, а не причината или целта на държавната намеса⁽³⁸⁾. Предимство е налице, когато финансовото положение на предприятието се е подобрило в резултат на държавната намеса (в сравнение с нормалните пазарни условия).
- (234) Комисията освен това припомня, че *капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които отговарят на нормалните пазарни условия, не може да бъде разглеждан като държавна помощ*⁽³⁹⁾. В настоящия случай, за да определи дали публичното финансиране на летище KLU предоставя на KFBG/DMG предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, предоставили преките безвъзмездни средства за инвестиции и финансов принос, с това на стопански субект в условията на пазарна икономика, който се ръководи от перспективи за рентабилност в дългосрочен план⁽⁴⁰⁾.
- (235) Оценката следва да не отчита положителните последици за икономиката на региона, където се намира летището, тъй като Съдът изясни, че въпросът, който е важен за прилагане на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, е това дали при подобни обстоятелства частен съдружник би предоставил въпросния капитал, като основа своето решение на предвидимостта да извлече възвращаемост и като се абстрахира напълно от социални съображения или съображения, свързани с регионалната или секторната политика⁽⁴¹⁾.
- (236) За да бъде в състояние да приложи принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, Комисията трябва да проследи случая във времето, когато е било взето всяко решение за предоставяне на публични средства на KFBG/DMG. Комисията трябва също така да основе своята оценка на информацията и предположенията, които са били на разположение на съответните местни органи по времето, когато е взето решението за договореностите за финансиране на разглежданите мерки относно инфраструктурата.
- (237) Финансовите приноси от провинция Каринтия, град Клагенфурт и KLN са служили основно за покриване на загубите на KFBG/DMG. Според предоставените от Австрия документи финансовите приноси са били осигурявани отчасти за покриване на загубите вследствие на разходите, възникнали за KFBG/DMG въз основа на маркетинговите договори с различни авиокомпании. По мнение на Комисията такива разходи по маркетингови договори с авиокомпании следва да се разглеждат като обичайни оперативни разходи. В основата си тези разходи възникват от договорни задължения, в които летищният оператор е влязъл с авиокомпаниите. Според тези положения летищният оператор получава от авиокомпания с цел двустранна изгода маркетингови услуги за популяризиране на въздухоплавателните услуги, които предлага въпросната авиокомпания. Следователно в крайна сметка ежегодната финансова подкрепа е служила за покриване на част от обичайните оперативни разходи на KFBG/DMG, като по този начин двете предприятия са били облекчени от икономическа тежест, която в нормални условия би трябвало да поемат.

⁽³⁷⁾ Решение от 11 юли 1996 г., Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, т. 60, и решение от 29 април 1999 г., Кралство Испания/Комисия на Европейските общности, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, т. 41.

⁽³⁸⁾ Решение от 2 юли 1974 г., Република Италия/Комисия на Европейските общности, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, т. 13.

⁽³⁹⁾ Решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисията, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, т. 69.

⁽⁴⁰⁾ Решение от 21 март 1991 г., Италия/Комисията, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, т. 23. Решение от 12 декември 2000 г., Alitalia/Комисията, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, т. 84.

⁽⁴¹⁾ Решение от 10 юли 1986 г., Белгия/Комисията 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Австрийските органи не са изложили ясно, че финансовите приноси съответстват на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика. Вместо това те твърдят, че затварянето на летището никога не е било реалистичен вариант на действие за местните органи и че с оглед на необходимостта и задължението да се експлоатира летището, привличането на повече търговски полети е било икономически обосновано. На други места австрийските органи изтъкват, че финансовата подкрепа за летището е била определена от желанието за съживяване на икономиката на региона и подчертават значението на летището за регионалната икономика.
- (239) Въпреки това социалните и регионалните съображения не могат да бъдат взети предвид при извършване на проверката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика. Макар че по принцип би могло да се приеме, че дори и неподлежащи на връщане субсидии за предприятие, което е изцяло собственост на държавата, могат да се класифицират като съвместими с вътрешния пазар инвестиции, австрийските органи не са представили бизнес план или предварителни изчисления, като например анализ на чувствителността, или основни предположения във връзка с очакваната рентабилност на финансовите приноси. Австрия не е обяснила защо един стопански субект в условията на пазарна икономика, би продължил да предоставя капитали на предприятие, което генерира загуби. Следователно Австрия не е посочила, че финансовите приноси са нормални пазарни инвестиции.
- (240) В заключение Комисията констатира, че съгласно данните на австрийските органи от 2002 г. насам KFBG/DMG са регистрирали загуби през повечето определящи години, когато финансовите приноси на органите за разходите по маркетинговите договори с авиокомпаниите не се вземат под внимание при разглеждане на нетните резултати за съответната година.
- (241) Комисията стига до извода, че не се е очаквало финансовите приноси в полза на KFBG/DMG да донесат пропорционални печалби от вложения капитал за предоставилите го организации и поради това не са би предоставяни при нормални пазарни условия. В този контекст финансовите приноси трябва да се класифицират като предоставяне на икономическо предимство в полза на KFBG/DMG.

7.1.3.2. Услуга от общ икономически интерес

- (242) Австрия обясни, че финансирането на KFBG/DMG чрез плащания от провинция Каринтия, град Клагенфурт и KLN отговаря на критериите на решението по делото Altmark⁽⁴²⁾, поради което не представлява предимство. Експлоатацията на летището като цяло следва да се счита за УОИИ, тъй като трябва да гарантира достъпността на регион Каринтия; отгук следва, че проверяваното финансиране представлява компенсация за предоставянето на УОИИ от летището.
- (243) В случай на предприятия, на които е възложено предоставянето на УОИИ, за да се направи заключение дали оценяваните мерки представляват предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да провери спазването на условията, определени от Съда в решението му по делото Altmark. Тези условия гласят следното:
- Предприятието бенефициент трябва действително да е натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (критерий 1 по делото Altmark).
 - Параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, са били предварително установени по обективен и прозрачен начин (критерий 2 по делото Altmark).
 - Компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване на всички или част от възникналите разходи при изпълнение на общественото задължение, вземайки предвид реализираните приходи и приемлива печалба от изпълнението на тези задължения (критерий 3 по делото Altmark).
 - Когато задачата за УОИИ не е била възложена на дадено предприятие посредством процедура за обществена поръчка, необходимото ниво на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства за изпълнение на необходимите изисквания за предоставяне на обществена услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните приходи, както и една разумна печалба във връзка с изпълнение на тези задължения (критерий 4 по делото Altmark).
- (244) Най-напред Комисията проверява дали е изпълнен критерий 4 по делото. Като се има предвид, че критериите по делото Altmark трябва да бъдат изпълнени кумулативно, неизпълнението на който и да било от тези критерии ще доведе до заключението, че наличието на предимство не може да се изключи въз основа на тази проверка дори и ако услугите, предоставяни от KFBG/DMG, се определят като УОИИ.
- (245) Критерий 4 по делото Altmark означава, че компенсацията трябва да съответства само на необходимата минимална сума, за да не бъде класифицирано едно ефективно ръководено предприятие като получател на държавна помощ. Този критерий се счита за изпълнен, когато получателите на компенсацията са определени в хода на процедура за възлагане на обществена поръчка, която гарантира предоставянето на услуги с най-ниски разходи за обществото, или когато компенсацията е определена въз основа на разходите, каквито би имало едно добре управлявано предприятие.

⁽⁴²⁾ Решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (246) Според предоставената от Австрия информация получателят не е бил избран чрез открита процедура за възлагане на обществена поръчка. Провинция Каринтия не е обявила обществена поръчка за експлоатацията на KLU, а е основала предприятието KFVG, което е оператор на летището.
- (247) Освен това няма доказателство, че размерът на компенсацията е бил определен въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства за изпълнение на изискванията за предоставяне на обществена услуга, би направило за изпълнение на тези задължения, като са били отчетени получените приходи и една разумна печалба от изпълнението на тези задължения. Така в акта няма данни за това, че за определянето на размера на предоставената на KFVG финансова подкрепа е бил извършен анализ на разходите, които генерира един среден летищен оператор при експлоатацията на сравнимо с KLU летище. Австрийските органи не са представили такъв анализ. Финансовите приходи за KFVG очевидно просто покриват финансовите му нужди, без преди това да е бил извършен анализ на разходите.
- (248) Следователно няма доказателства за това, че KFVG в действителност предоставя летищни услуги с възможно най-ниските разходи за обществото.
- (249) Освен това всички изчисления са довели до еднократни плащания на компенсации, които не се опират на преди това определен механизъм за компенсиране. В разглеждания случай параметрите, с помощта на които е трябвало да се изчисли компенсацията за УОИИ, обективно и прозрачно е трябвало да бъдат определени предварително. Следователно и критерий 2 по делото Altmark не е изпълнен.
- (250) Тъй като критериите по делото Altmark важат кумулативно (т.е. всички трябва да са изпълнени), към настоящия момент е достатъчно, когато Комисията определи, че вторият или четвъртият критерий в разглеждания случай не е изпълнен, за да може да се направи изводът, че въпросните мерки не могат да се класифицират въз основа на решението по делото Altmark като такива, които не са свързани с държавна помощ. Въпросът дали експлоатацията на KLU представлява УОИИ, или Австрия е допуснала явна грешка в дефиницията на УОИИ, може да се остави без отговор. Оттук Комисията стига до извода, че мярката на KFVG/DMG е предоставила икономическо предимство.

7.1.4. Избирателност

- (251) Държавна мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производствени отрасли“. Следователно само мерките, поставящи предприятията в по-благоприятно положение, които предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.
- (252) В разглеждания случай годишната финансова подкрепа е в полза единствено на KFVG/DMG. Следователно мерките са избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (253) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, тези предприятия трябва да се считат за засегнати от въпросната помощ⁽⁴³⁾. Икономическото предимство, предоставено на летищния оператор в разглеждания случай чрез преки безвъзмездни средства за инвестиции и ежегодна финансова подкрепа, укрепва неговите икономически позиции, тъй като той може да изгражда бизнеса си, без да поема всички присъщи на дейността му инвестиционни и оперативни разходи.
- (254) Както е посочено в съображение 208 и следващите, експлоатацията на летище представлява стопанска дейност. Конкуренция съществува, от една страна, между летищата за привличане на въздушни превозвачи и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и, от друга страна, между летищните оператори, които могат да се конкурират помежду си, за да им бъде поверено управлението на дадено летище. Освен това летищата, които не се намират в едни и същи обслужвани райони, а дори са в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си за привличане на тези авиокомпани; това важи по-специално за нискотарифните авиолинии и чартърните оператори.
- (255) 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. Освен това в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. изрично е посочено следното: „Дори когато размерът на помощта е относително малък или когато относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да се изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната.“

⁽⁴³⁾ Решение от 30 април 1998 г., Het Vlaamse Gewest/Комисията, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) От 2012 г. на летище KLU се обслужват около 230 000 пътници годишно; в миналото от 2004 г. до 2007 г. са били обслужвани дори по около 520 000 пътници годишно. Както е констатирано в съображение 21 KLU се намира близо до летище Любляна (на 80 km), а до други шест летища може да се стигне в рамките на два часа път с автомобил. Има международни полети от KLU до цели, като Лондон, Франкфурт, Мюнхен, Хамбург и Виена. Пистата за излитане и кацане в Клагенфурт е с достатъчна дължина (2 720 m) и позволява на авиокомпаниите да обслужват международни дестинации на средни разстояния. С оглед на тези факти следва да се заключи, че публичното финансиране на KFBG/DMG нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и оказва поне потенциално въздействие върху търговията между държавите членки.
- (257) В този контекст публичното финансиране, отпуснато на KFBG/DMG, трябва да се разглежда като способно да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

7.1.6. Заключение

- (258) С оглед на горните съображения Комисията счита, че публичното финансиране, предоставено на KFBG/DMG между 2000 и 2010 г. под формата на финансова подкрепа, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. Схемата за стимулиране от 2005 г.

7.2.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (259) Схемата за стимулиране от 2005 г. предоставя определени отстъпки за авиокомпаниите, които предлагат въздухоплавателни услуги. Освен това тя предоставя отстъпки за полети до нови дестинации, за интензифициране на съществуващи въздушни маршрути и за по-често и по-надеждно предлагане на съществуващи въздушни маршрути, които вече бяха изложени в съображения 33 и 38.
- (260) Като предоставят такива услуги за въздушен транспорт, авиокомпаниите извършват стопанска дейност и поради това представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Трябва да се анализира дали схемата за стимулиране от 2005 г. е предоставила икономическо предимство на авиокомпаниите, използващи KLU.

7.2.2. Икономическо предимство

- (261) Когато летище разполага с публични ресурси, наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летището, по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията спазват принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (262) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ⁽⁴⁴⁾ наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летището, по принцип може да се изключи, когато цената, заплащана за летищните услуги съответства на пазарната или когато чрез предварителен анализ, т.е. анализ, основан на наличните към момента на предоставянето на помощта сведения и от предвидимото към този момент развитие, може да бъде доказано, че споразумението между летището и авиокомпанията се очаква постепенно да допринесе положително за печалбата на летището и е част от дългосрочна обща стратегия, насочена към рентабилност. При втория подход трябва да се оцени дали към датата на подписване на споразумението един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, би очаквал това споразумение да доведе до по-висока печалба, отколкото би била постигната без споразумението. Тази по-висока печалба трябва да се измери чрез разликата между допълнителните приходи, които се очаква да бъдат генерирани от споразумението (т.е. разликата между приходите, които биха били постигнати, ако споразумението е сключено, и приходите, които биха били постигнати в отсъствието на споразумението) и допълнителните разходи, които се очаква да бъдат направени в резултат на споразумението (т.е. разликата между разходите, които биха били направени, ако споразумението е сключено, и разходите, които биха възникнали в отсъствието на споразумението), като генерираните платежни потоци се дисконтират с подходящ скотов лихвен процент.
- (263) Що се отнася до първия подход (сравнение с „пазарните цени“) обаче 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 ⁽⁴⁵⁾. Поради това тя счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-подходящият критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни въздушни превозвачи.

⁽⁴⁴⁾ Вж. Насоките за въздухоплаването от 2014 г., т. 53.

⁽⁴⁵⁾ Вж. Насоките за въздухоплаването от 2014 г., т. 59.

- (264) Следва да се отбележи, че като цяло прилагането на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, на базата на средна цена на други подобни пазари може да се окаже полезно, ако такава цена може да бъде разумно установена или изведена от други пазарни показатели. Този метод обаче не е толкова подходящ в случая на летишните услуги, тъй като структурата на разходите и приходите обикновено съществено се различава при отделните летища. Това е така, защото разходите и приходите зависят от това доколко е разработено летището, от броя на въздушните превозвачи, които използват летището, капацитета му по отношение на пътникопотока, състоянието на инфраструктурата и свързаните с нея инвестиции, регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и всички други задължения или ангажменти, поети от летището в миналото ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както може да се види в този случай, търговските практики между летищата и въздушните превозвачи невинаги се основават изключително на публикувана тарифа на таксите. По-скоро тези търговски взаимоотношения са много разнообразни. Те включват поделение на риска по отношение на пътникопотока и свързаната търговска и финансова отговорност, стандартни схеми за стимулиране, както и промяна на разпространението на риска върху целия срок на споразуменията. Следователно една сделка не може реално да бъде сравнявана с друга въз основа на цената на обработка на пътник или цената на пътник.
- (266) Освен това сравнението с референтна стойност (така нареченият „сравнителен анализ“) не е подходящ метод за определяне на пазарни цени, когато наличните референтни стойности („сравнителни показатели“) не са определени чрез пазарно-икономически съображения или съществуващите цени са значително изкривени чрез държавни мерки. Такива изкривявания на конкуренцията очевидно са налице в сектора на въздухоплаването, както е изложено в точки 57 до 59 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.:

„Публичните органи традиционно считат летищата, които са публична собственост, за инфраструктура, улесняваща местното развитие, а не за предприятия, работещи съгласно пазарните правила. По тази причина цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на социални или регионални съображения.

Дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, цените, фактурирани от тези летища, могат да бъдат силно повлияни от цените на по-голямата част от летищата, получаващи публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание цените на последните в своите преговори с частните или частно управляваните летища.

В този контекст Комисията силно 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. В бъдеще това може да се промени [...].“

- (267) Освен това съдилищата на Общността отново обърнаха внимание на факта, че сравнителният анализ във връзка с въпросния отрасъл на икономиката е само един от инструментите за анализ с оглед на проверката дали даден бенефициент е извлякъл икономическо предимство, което не би получил при обичайни пазарни условия ⁽⁴⁷⁾. Затова Комисията може да използва този подход, но не е задължена да го прави, когато това не е уместно, както е в разглеждания случай.
- (268) В проучването си от 9 април 2013 г. Ryanair (бележка 3 на Охера) поддържа по-специално становището, че е възможно принципът на стопански субект в условията на пазарна икономика, да се използва като база за сравнение с бизнес практиките на други европейски летища.
- (269) Най-напред трябва да се отбележи, че по време на процедурата нито Австрия, нито която и да е заинтересована страна е предложила на Комисията извадка от летища за сравнение, която би могла да се използва в настоящия случай и които летища биха могли да бъдат достатъчно сравними с летище KLU по отношение на обем на трафика, вид на трафика, вид и обхват на летишните услуги, близост на летището до голям град, брой жители в обслужвания регион на летището, благосъстояние на съседните региони и наличието на други географски области, от които могат да бъдат привлечени пътници.

⁽⁴⁶⁾ Вж. Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. по дело за държавна помощ С 12/08 (ex NN 74/07) — Словакия — споразумение между Летище Братислава в Словакия и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24), съображения 88 и 89.

⁽⁴⁷⁾ Относно сравнителния анализ за рентабилността (за разлика от ценообразуването) в отрасъла вж. решението от 3 юли 2014 г., Испания/Комисия, съединени дела T-319/12 и T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, т. 44.

- (270) Проучването на Охега от 4 юли 2011 г. съдържа само сравнение на таксите, които Ryanair е трябвало да плаща на летища [...] и [...] и на таксите, които Ryanair е плащала на KLU в рамките на споразуменията за летищни услуги. В проучването не е проверено дали включените като извадка референтни летища изпълняват всички критерии, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., тъй като в него са взети под внимание само обемът на трафика, вилът на превоза и благосъстоянието на съседните региони ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Дори ако беше налична извадка от летища, сравнителният метод в разглеждания случай нямаше да подлежи обсъждане. Както е обяснено по-горе, въпросната схема за стимулиране предвижда различни отстъпки за авиокомпаниите, които предлагат съвсем конкретни въздухоплавателни услуги (полети до нови летища дестинации, интензифициране на съществуващи въздушни маршрути и по-често и по-надеждно предлагане на съществуващи въздушни маршрути). Що се отнася до маркетинговите споразумения между KFBG и авиокомпаниите, трябва да се анализират също и сложните пакетни споразумения. Пакетите се състоят от споразумение за летищни услуги и споразумение за маркетингови услуги (понякога в рамките на един и същ правен акт). Тези сделки включват няколко „цени“, а именно различните летищни такси, цената за услуги за наземно обслужване и цената на маркетинговите услуги, някои от които зависят от броя на пътниците, други от броя на движенията на въздухоплавателните средства, а трети са фиксирани суми. Така всяка от тези сделки води до сложен набор от платежни потоци между летищния оператор и авиокомпанията и нейните дъщерни дружества, генерирани от приходите от летищните такси, приходите, свързани с услугите за наземно обслужване, и приходите, свързани с маркетинговите услуги.
- (272) Следователно едно сравнение на чистите летищни такси, които KFBG начислява на въпросните авиокомпаниите, с летищните такси, начислявани на сравняваните летища, няма да даде никакви полезни данни по отношение на това дали се спазва принципът на стопански субект в условията на пазарна икономика. За да могат да бъдат адекватно сравнени проверяваните тук сделки, би трябвало при летищата от извадката за сравнение да се открият поне няколко сравними сделки, които да включват по-специално равностойни маркетингови услуги и услуги по наземно обслужване. Търсенето на подобна сравнима извадка от сделки би било невъзможно – твърде сложни и специфични са сделките, които са предмет на настоящата проверка, а още повече, че цените на услугите за наземно обслужване и на маркетингови услуги рядко са публично оповестени данни и би било трудно да се набавят като база за сравнение.
- (273) Дори да може да се докаже с помощта на адекватен сравнителен анализ, че въпросните „цени“ по различните сделки, които са предмет на настоящата проверка са равни или по-високи от „пазарните цени“, определени посредством извадка от сравними сделки, Комисията не би могла от това да направи заключение, че тези сделки са в съответствие с пазарните цени, ако се окаже, че към момента на сключването им летищният оператор е можел да очаква те да доведат до допълнителни разходи, които превишават приходите. Действително стопански субект в условията на пазарна икономика, няма никакъв интерес да предлага стоки или услуги на „пазарна цена“, когато такова поведение води до допълнителна загуба.
- (274) В контекста на този анализ Комисията счита за уместно да припомни, че след приемането на насоките от 2014 г. както Австрия, така и заинтересованите страни, бяха поканени да представят мнения относно прилагането им към настоящата процедура (вж. съображение 8). В разглеждания случай нито Австрия, нито заинтересованите страни по делото са оспорили по същество подхода на Комисията, според която, след като е невъзможно да се определи подходяща референтна стойност за целите на определянето на реална пазарна цена за предоставяните услуги на авиокомпаниите от страна на летищата, най-подходящият критерий за целите на оценката на сключените между тези две страни споразумения е предварителен анализ на допълнителната рентабилност.
- (275) Предвид всичко гореизложено, Комисията счита, че в настоящия случай трябва да бъде приложен подходът, препоръчан в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за целите на прилагането на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, а именно предварителен анализ на допълнителната (или инкрементална) рентабилност ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Този подход е оправдан поради факта, че даден летищен оператор може да има обективен интерес да сключи сделка с авиокомпания, след като може с разумно основание да очаква тази сделка да подобри печалбите (или да намали загубите) му, съпоставена хипотетично със ситуация, при която тази сделка не би била сключена, независимо от каквото и да било сравнение с условията, предложени на авиокомпаниите от други летищни оператори, или с условията, предложени от летищен оператор на други авиокомпаниите.

⁽⁴⁸⁾ Другите проверявани сравнителни критерии са посочени в т. 60 на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁴⁹⁾ Вж. т. 59 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (277) В допълнение, следва да се вземе предвид, че летищната инфраструктура трябва да бъде отворена за всички авиокомпании, а не запазена за конкретна авиокомпания, за да се изключи възможността предимството за летищния оператор от съвместима с вътрешния пазар помощ да се предава на конкретна авиокомпания.
- (278) В тази връзка Комисията посочва също, че диференцирането на цените е обичайна бизнес практика. Подобна диференцирана ценова политика следва обаче да бъде оправдана от търговска гледна точка.
- (279) Схемата за стимулиране от 2005 г. е трябвало да повиши конкурентоспособността на KLU. При изготвянето на схемата за стимулиране от 2005 г. операторът на KLU е анализирал броя на пътниците, движението на летището, както и финансовите резултати от предходните години. Според изказването на Австрия извършено по онова време сравнение на пазара, е показало, че KLU се числи към много скъпите летища на Австрия поради високите си средни постоянни разходи.
- (280) Комисията констатира, че от 1 октомври 2003 г. AUA е съкратила едностранно плащанията за дължимите летищни такси на KLU. Въпреки подписаното на 20 октомври 2005 г. между KFBG и AUA споразумение за уреждане на спора относно плащането на таксите за междуполетна подготовка за периода от 1 октомври 2003 г. до 20 октомври 2005 г., са възникнали значителни загуби за KFBG от летищни такси в периода от октомври 2003 г. до октомври 2005 г. Освен това през 2005 г. всички подписани през 2002 г. споразумения между KFBG, DMG, Ryanair, LV и AMS внезапно са били прекратени, тъй като Ryanair е преустановила превоза на пътници между KLU и STN. Всички тези фактори, взети заедно, са подтикнали KLU да преразгледа ценообразуването си и да въведе схемата за стимулиране от 2005 г.
- (281) Съгласно предоставената от Австрия информация управителният съвет на KFBG е изготвил детайлно предварително проучване на рентабилността, което е било одобрено от надзорния съвет на KFBG.
- (282) При оценката на това предварително проучване на рентабилността Комисията констатира, че става въпрос за обширно проучване на KFBG въз основа на неговата счетоводна система, базирана на пълни разходи. Този предварителен анализ на съотношението разходи/ползи съдържа подробна формула за изчисляване на пълните разходи на KFBG. Разходите се разпределят към различни разходни центрове, като всички покриват разходите от дейността на летището (тарифа за кацане, тарифа за наземна инфраструктура, тарифа за въздушна инфраструктура, такса за пътници, такси за наземно обслужване и обслужване на перона). В проучването на рентабилността се обяснява подробно как с помощта на системата за изчисляване на разходите на KFBG, която е била използвана по това време, е бил изчислен разходният коефициент [...] евро за зависещите от броя на полетите разходи (т.е. максималната маса при излитане) и разходният коефициент [...] евро, зависещ от броя на пътниците. Разходите за обслужване на въздушното движение в размер на 51 % са представлявали закупените външни услуги от подизпълнителя Tyrolean Airways, поради което са били изчислени като разходи за външни услуги. Посоченият от KFBG капитализиран лихвен процент от 8 % е бил изчислен по метода на среднопретеглена стойност на капитала (Weighted Average Cost of Capital Method — WACC) и е съответствал на публикувания през 2002 г. от летище Виена процент. Като приходи от невъздухоплавателни дейности KFBG посочва източници на приходи, като магазините и паркингите на летището, товарното депо и приходите от отдаване под наем и аренда. Средните приходи от тези източници, като се приспадат съответните разходи, изчислени с помощта на констатираните данни от изминалите години, са възлизали средно на [...] евро приход на пътник от невъздухоплавателни дейности. KFBG е посочила закръглена стойност на приходите от невъздухоплавателни дейности от [...] евро на пътник. Всички тези лежачи в основата предположения изглеждат логични. По-конкретно те се базират върху изчислените разходи и приходи и върху усъвършенствана система за измерване на разходите шо се отнася до данните за разходите.
- (283) Така изчислените стойности на разходите и приходите на KFBG след това са били включени в анализа на съотношението разходи/ползи за различни изчислителни модели. Тези модели са били базирани на различни полети от и към KLU с различни самолети и различно предполагаемо използване на капацитета. Избраните маршрути са съответствали на типичните полети, които са от интерес за малко регионално летище, каквото е Клагенфурт. Тези анализи съответстват на метода за допълнителни разходи съгласно Насоките за въздухоплаването, тъй като измерват дали очакваните от допълнителния трафик приходи ще покрият съответните допълнителни разходи при всеки модел и дали ще бъде генерирана приемлива печалба. По искане на Комисията Австрия представи допълнителни модели, така че да бъдат обхванати всички типични сценарии и маршрути, които евентуално са били от интерес за KFBG през 2005 г.
- (284) По данни на австрийските органи летище KLU не е очаквало, че ще са необходими допълнителни инвестиции, за да бъдат предоставяни допълнителни летищни услуги на имащите право да се възползват от схемата за стимулиране от 2005 г. В тази връзка Комисията отбелязва, че схемата за стимулиране от 2005 г. действително е предлагала отстъпки само за нови авиокомпании, полети до нови летища дестинации или увеличен пътничкопоток, поради което не се е отразила отрицателно върху състоянието на летището. Комисията посочва, че особено след оттеглянето на Ryanair през октомври 2005 г. летище KLU е разполагало със свободен капацитет, в резултат на

което е можело да бъде поет допълнителен пътничопоток без необходимост от модернизирание на инфраструктурата, придобиване на допълнително оборудване или наемане на нови служители. Австрия потвърди, че не е съществувала необходимост от наемане на нов персонал, разширяване на съществуващата инфраструктура или придобиване на друго оборудване, за да бъдат обслужвани нови авиокомпаниии или въздушни маршрути (например съществуващите ленти и служители за багажа са били достатъчни). Поради това Комисията стига до извода, че допълнителните разходи са се ограничавали до предлаганите в рамките на схемата от 2005 г. стимули.

- (285) Освен това летище KLU е очаквало с всяка новодобавена авиокомпания или маршрут да бъдат генерирани приходи както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности. Като се има предвид фактът, че равнището на разходите е останало постоянно, всяка нова авиокомпания или въздушен маршрут според Австрия би представлявала положителен принос към рентабилността на летището. Следователно летище KLU е можело да очаква предварително, че всяка нова авиокомпания или маршрут са щели да доведат до повишаване на приходите, тъй като не са били необходими едновременни инвестиции. По мнението на Комисията схемата за стимулиране от 2005 г. от гледна точка на предварителния анализ действително е довела до допълнителна рентабилност.
- (286) За това свидетелства и фактът, че след въвеждане на схемата за стимулиране от 2005 г. KFBG на практика е успяло да спечели редица нови авиокомпаниии (като Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings), да засили трафика по маршрутите до съществуващите като дестинации летища (AUA) и да открие нови маршрути. Стратегията за отстъпки на KLU с цел разширяване на бизнес дейността е била успешна. Не на последно място от наличните данни се вижда, че схемата за стимулиране от 2005 г. е довела до постепенно увеличаване на приходите на летището (увеличаване на приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности от [...] евро през 2006 г. на [...] евро през 2010 г.).
- (287) Освен това Комисията констатира, че при проверката на схемата за стимулиране от 2005 г. трябва да вземе предвид и в каква степен схемата следва да се разглежда в рамките на една най-малкото дългосрочна обща стратегия на летището, насочена към рентабилност. В тази връзка Комисията трябва да вземе предвид доказателствата, които са били налични към тогавашния момент, според които е била разработена схемата за стимулиране от 2005 г., както и развитието, които по разумна преценка е можело да се очакват тогава. По-специално Комисията трябва да вземе предвид промените, свързани с пазара, включващи либерализация на пазара на въздушния транспорт, появата и развитието на нискотарифните компании и други авиокомпаниии, превозващи от точка до точка, промените по отношение на организационната и стопанската структура в сектора на летищата, както и степента на диверсификация и комплексност на функциите на летищата, подобряването на конкуренцията между авиокомпаниите и летищата, несигурната икономическа конюнктура, дължаща се на промяната на актуалните пазарни условия, и всички други несигурности, свързани с икономическата конюнктура. Комисията констатира, че летище KLU — както е посочено в съображения 279 и 280 — е имало различни основания (като недоплащането при летищните такси от AUA от октомври 2003 г. до октомври 2005 г. и оттеглянето на Ryanair през октомври 2005 г.) да счита схемата за стимулиране от 2005 г. като необходима стъпка за осигуряване на понататъшното си съществуване и рентабилност.
- (288) В заключение Комисията констатира, че инфраструктурата на KLU е отворена за всички авиокомпаниии, а не е предназначена конкретно за една. Освен това схемата за стимулиране от 2005 г. е била публикувана в уебсайта на KLU и е била достъпна за всички заинтересовани авиокомпаниии.

7.2.3. Заключение

- (289) В контекста на тези съображения Комисията стига до извода, че поведението на летище KLU при въвеждането на схемата за стимулиране от 2005 г. отговаря на стопански субект в условията на пазарна икономика. Следователно чрез мярката не се предоставя никакво икономическо предимство на въпросните авиокомпаниии и тя не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 на ДФЕС. Това заключение обаче важи единствено за авиокомпаниите, към които е била прилагана само схемата за стимулиране от 2005 г. Това заключение не важи автоматично, когато прилагането на схемата към определена авиокомпания е било комбинирано с двустранно споразумение, като например маркетингово споразумение. В този случай при прилагането на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика трябва по-скоро да се вземе предвид комбинираното въздействие на схемата за стимулиране и двустранното споразумение.

7.3. Сключване на споразумението за уреждане на спора с AUA и прилагане на схемата за стимулиране от 2005 г. по отношение на AUA

7.3.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (290) Като предоставят услуги за въздушен превоз, AUA извършва стопанска дейност и следователно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.3.2. Икономическо предимство

- (291) За да се провери дали едно споразумение между летище, което е публична собственост и разполага с публични ресурси, и авиокомпания предоставя икономическо предимство на последната, е необходимо да се проучи дали това споразумение е в съответствие с принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, както е посочено в съображения 261—278.

7.3.2.1. Времеви диапазон за оценка на допълнителните разходи и приходи

- (292) Когато взема решение дали да сключи споразумение за летищни услуги и/или споразумение за маркетингови услуги, стопански субект в условията на пазарна икономика би избрал времеви диапазон за своята оценка въз основа на срока на действие на съответното споразумение. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи за срока на действие на споразуменията.
- (293) В разглеждания случай следва да се посочи особеното положение на KFBG в момента на подписване на споразумението с AUA. На 20 октомври 2005 г. KFBG е трябвало да се занимае не само с бъдещото развитие на договорните му взаимоотношения с AUA, но и с миналото до октомври 2003 г. От 1 октомври 2003 г. AUA е съкратила по собствена инициатива плащанията за дължимите тогава такси за междуполетна подготовка към KLU. Вследствие на това на 17 ноември 2003 г. KFBG е подало граждански иск срещу AUA в Областния съд за неизвършените плащания на летищни такси. Когато KFBG е подписало споразумението за уреждане на спора по този правен спор на 20 октомври 2005 г., е трябвало да вземе предвид не само дължимите от AUA в бъдеще летищни такси, но и неизвършените плащания от миналия период, които се е надявало да получи обратно.

7.3.2.2. Оценка

- (294) На 20 октомври 2005 г. KFBG и AUA са подписали споразумение за уреждане на спора за периода от 1 октомври 2003 г. до 20 октомври 2005 г. В него страните са се споразумели да прекратят двата висящи правни спора. Първото от тези дела е било водено пред Областния съд и е засягало гражданския иск на KFBG срещу AUA за неизплатени летищни такси. При второто дело става въпрос за искане съгласно Закона за картелите срещу KFBG, внесено от AUA в националния картелен съд.
- (295) споразумението за уреждане на спора е съдържало следните договорености:
- AUA се задължава да плати на KFBG сума в размер на [...] евро.
 - Страните се договорят схемата за стимулиране на KFBG от 1 септември 2005 г. да стане неразделна част от споразумението за уреждане на спора и да важи със задна дата от 1 октомври 2003 г. за AUA.
- (296) Австрийските органи изтъкват, че KFBG/DMG не е изработила предварителен бизнес план преди сключването на споразумението за уреждане на спора с AUA.
- (297) Те обясняват също, че KFBG, KLN и адвокатското бюро, което е представлявало KFBG в двете съдебни дела, са оценили подробно правните и икономически предимства и недостатъци при подписването на споразумението. За доказателство на тези оценки и съображения Австрия предостави множество доклади и протоколи, представени от управителния на надзорния съвет на KFBG ⁽⁵⁰⁾, както и наличните документи по делата.
- (298) От тези документи могат да се направят следните изводи:
- (299) От една страна през октомври 2005 г. AUA е дължала на KLU неизплатени такси за междуполетна подготовка в размер на общо [...] евро. По тази причина KFBG е внесло в Областния съд граждански иск срещу AUA, тъй като е смятало, че AUA не е имала право да съкрати едностранно плащанията през октомври 2003 г. Тъй като KFBG е изпълнявало задълженията си по споразумението за услуги за въздушен превоз с AUA, предприемането на стъпки по съдебен ред от страна на KFBG е изглеждало напълно логично.
- (300) От друга страна, следва да се обърне внимание, че на 7 януари 2004 г. AUA е внесла подробен отговор на иска. Освен това на 17 октомври 2004 г. AUA е внесла в националния картелен съд искане съгласно Закона за картелите срещу злоупотреба с господстващо положение от страна на KFBG. Така при опита да наложи претенцията си срещу AUA за изплащане на пълните летищни такси KFBG се е сблъскало със силна юридическа съпротива от страна на авиокомпанията.

⁽⁵⁰⁾ Вж. доклади от 167—173-то заседание на надзорния съвет на KFBG от 29 юли 2004 г., 8 октомври 2004 г., 1 декември 2004 г., 4 март 2005 г., 4 май 2005 г., 30 септември 2005 г. и 12 декември 2005 г.

- (301) Същевременно неизплатените летищни такси и проточилят се правен спор са утежнили икономическото състояние на KFBG. От докладите на надзорния съвет на KFBG ⁽⁵¹⁾ излиза, че поради тези несъбрани вземания ликвидното състояние на KFBG е било изключително критично и съдружниците на KFBG е трябвало да платят субсидия в размер на [...] евро. Тази нужда от налични средства може да се види и от отчета за паричните потоци на KFBG за периода 2003—2005 г.
- (302) Както се вижда от документите по делото, за KFBG не е било възможно да издейства разпореждане за налагане на привременна мярка върху плащането, тъй като условията за това правно средство не са били налице в случая на KFBG. В същото време AUA е отказала да плати общата сума на таксите за междуполетна подготовка, тъй като те са били значително по-високи от съответните такси, които Ryanair е плащала на KLU. AUA е изисквала да бъде третирана на равни начала с Ryanair и в тази връзка е привела следните аргументи: задължение за сключване на договор и задължение за равнопоставено третиране от страна на KLU; злоупотреба с господстващо положение от страна на KLU и защита от неоялна конкуренция. Освен това AUA е изтъкнала, че летище KLU е нарушило член 63 от Закона за въздухоплаването, наричан по-долу „LFG“ и член 20 от Наредбата за експлоатация на граждански летища (наричана по-долу „ZFBO“). Съгласно член 63 от LFG гражданските летища трябва да са достъпни за всички авиокомпаниии при еднакви условия. Съгласно член 20 ZFBO летищните такси трябва да се изчисляват по обективни признаци. Тъй като тези правни аргументи на пръв поглед не са напълно безпочвени, KFBG не е могло да бъде сигурно, че AUA ще загуби гражданското дело пред Областния съд.
- (303) Освен това водената при двете дела кореспонденция между KFBG и AUA доказва, че по време на процесите AUA е заплашила KFBG в бъдеще повече да не извършва полети между KLU и летищата дестинации на AUA. За KLU обаче редовните полети от AUA между Клагенфурт и австрийската столица Виена са били и са най-важният маршрут. Поради това запазването на редовните полети до въздушния хъб на AUA Виена за KFBG е било от съществено значение. Вследствие на заплахата на AUA през 2004 г. и 2005 г. KFBG е потърсило алтернативни доставчици, за да може да осигури въздушна линия до Виена и в случай на пълно отпадане на услугите на AUA на KLU.
- (304) Както Австрия обясни обаче, KFBG не е могло да намери друга авиокомпания, която да предлага подобни услуги като тези на AUA между KLU и летище Виена. За летище KLU спирането на редовните полети от AUA е щяло да означава загуба на неговата най-важна авиокомпания и е щяло да доведе до свръхзадължняването му.
- (305) По искане на Комисията на 20 октомври 2005 г. Австрия предостави подробно възстановен предварителен анализ на финансовото положение на KFBG.

Таблица 8

Възстановен предварителен анализ на четири различни сценария за отношенията между KFBG и AUA

| Изчисляване на сценариите въз основа на прогнози за 2005 г. | Сценарий 1 Включително AUA като изряден платец | Сценарий 2 Пълно отпадане на AUA | Сценарий 3 Включително AUA със стимул | Сценарий 4 Година на дела с AUA |
|---|--|--|---|---------------------------------------|
| Резултат от дейността | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Годишен резултат | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Паричен поток | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Паричен поток след инвестициите | [...] | [...] | [...] | [...] |
| База 2005 г. в хил. евро Излитачни пътници | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Приходи от въздухоплавателни дейности | [...] | [...] | [...] | [...] |

⁽⁵¹⁾ Вж. докладите на надзорния съвет на KFBG от 4 май 2005 г. (точка 5), 1 декември 2004 г. (точка 3), 8 октомври 2004 г. (точка 8) и 29 юли 2004 г. (точка 7).

| Изчисляване на сценариите въз основа на прогнози за 2005 г. | Сценарий 1 Включително AUA като изряден платец | Сценарий 2 Пълно отпадане на AUA | Сценарий 3 Включително AUA със стимул | Сценарий 4 Година на дела с AUA |
|---|--|--|---|---------------------------------------|
| Стимул | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Корекция на приходите AAG | | | | [...] |
| Приходи от въздухоплавателни дейности | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Други доходи | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Резултат от дейността | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Разходи за суровини и материали | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Разходи за персонал | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Амортизационни отчисления | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Оперативни разходи | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Разходи за проекти | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Възстановяване на разходи за маркетингови дейности | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Резултат от дейността | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Финансов резултат | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Годишен резултат | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Паричен поток (годишният резултат плюс амортизация на основни средства) | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Необходими инвестиции за компенсиране на основния капитал на година 1 500—2 000 хиляди евро | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Паричен поток след инвестициите | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проект AAG летище дестинация Виена и Франкфурт 2005 г. | | | | |
| Максимално излетно тегло (Виена и Франкфурт) | | | | [...] |
| Излитачи пътници (Виена и Франкфурт) | | | | [...] |
| Ротации | | | | [...] |
| Приходи на проекта | | | | [...] |
| Проектни разходи/пределни разходи | | | | |
| Обслужване на въздушното движение (*) | | | | [...] |
| В зависимост от полетите | | | | [...] |
| В зависимост от пътниците | | | | [...] |
| Закръглена сума на проектните разходи | | | | [...] |
| Закръглена сума на резултата от проекта | | | | [...] |
| Закръглен стимул | | | | [...] |

(*) Разходите за обслужване на въздушното движение не се падат на KFBG, тъй като тези услуги се извършват за AUA от дъщерното дружество на KFBG Turolean Airways, а не от самото KFBG.

- (306) При изготвянето на анализа в таблица 8 Австрия е изхождала от следните съображения. Анализът се отнася за различни сценарии и съответните финансови въздействия, които оказват върху KFBG.
- а) Сценарий за продължаване на споразумението, при което AUA плаща всички летищни такси, както е правила до октомври 2003 г. (ситуацията, в която AUA би продължила да плаща таксите);
 - б) сценарий за пълно отпадане на всички услуги, предоставяни от AUA на KLU;
 - в) сценарий за продължаване на споразумението с AUA, като се прилага схемата за стимулиране от 2005 г. (подписване на споразумението за уреждане на спора), и
 - г) сценарий за продължаване на споразумението, като AUA продължи да плаща само една част от дължимите летищни такси (без подписване на споразумението за уреждане на спора).
- (307) Комисията констатира, че с оглед на правните спорове с AUA за KFBG като алтернативи са разглеждани само последните три сценария, тъй като първият има само теоретичен характер. От тези три сценария от друга страна е станало ясно, че в ситуацията, в която се е намирала KFBG, очевидно само третият е смислена опция за стопански субект в условията на пазарна икономика. При четвъртия сценарий, в който KFBG не подписва споразумението за уреждане на спора и AUA продължава да плаща само част от летищните такси, финансовото и ликвидното състояние на KFBG са щели допълнително да се влошат. В сравнение с другите сценарии сценарий четири еднозначно е щял да доведе в бъдеще до отрицателен паричен поток за KFBG. Още по-лош е щял да бъде резултатът при втория сценарий, в който AUA е щял да предоставя всички услуги на KLU, тъй като споразумението за уреждане на спора е нямало да бъде подписано и правният спор е щял да продължи. При този сценарий паричният поток на KFBG е щял да се влоши още в бъдеще.
- (308) Предвид тези съображения Комисията констатира, че в положението, в което се е намирала KFBG през октомври 2005 г., третият сценарий е бил единственият смислен избор за стопански субект в условията на пазарна икономика. При третия сценарий AUA е щяла да плати летищните такси, но не в пълен размер, а именно само [...] евро вместо целия дълг от [...] евро. Един стопански субект в условията на пазарна икономика е щял да включи частичните загуби от летищните такси в оценката на положителните въздействия на споразумението за уреждане на спора: Вследствие на споразумението за уреждане на спора AUA е щяла да плати почти две трети от общия дълг, което в бъдеще е щяло да доведе до положителен паричен поток, до решаване на проблемите с ликвидността на KLU и същевременно до продължаване на редовните полети на AUA на KLU. Очакваният дисконтиран резултат при третия сценарий е щял да бъде положителен.
- (309) Поради това Комисията стига до заключението, че от гледна точка на предварителния анализ частен стопански субект в условията на пазарна икономика би подписал споразумението за уреждане на спора, вместо да избере една от другите алтернативи.

7.3.3. Заключение

- (310) По мнение на Комисията поведението на KFBG/DMG отговаря на стопански субект в условията на пазарна икономика, след като е подписал споразумението за уреждане на спора с AUA. Следователно чрез решението за подписване на споразумението за уреждане на спора не се предоставя никакво икономическо предимство и то не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 на ДФЕС.

7.4. Споразуменията с Ryanair, LV и AMS от 2002 г.

7.4.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (311) Ryanair предоставя услуги за въздушен превоз, LV и AMS предоставят маркетингови услуги. Предоставянето на такива услуги е стопанска дейност. Следователно Ryanair, LV и AMS са предприятия по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.4.2. Държавни ресурси и вменимост на държавата

- (312) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на отговорността на държавата. Относно критериите за оценка на наличието на държавни ресурси и вменимостта на държавата се посочват съображения 224—232.
- (313) Комисията констатира, че KFBG/DMG е 100 % собственост на държавата. До 2003 г. дяловете са били собственост на Република Австрия — 60 %, федерална провинция Каринтия — 20 %, и град Клагенфурт — 20 %. През април 2003 г. федералната провинция Каринтия е поела дяловете на Република Австрия. Така от 2003 г.

дяловете са били притежавани от федерална провинция Каринтия — 80 %, и град Клагенфурт — 20 %. Следователно KFBG/DMG трябва да се разглеждат като публични предприятия по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията ⁽⁵²⁾, чиито ресурси са държавни.

- (314) Освен това споразуменията с Ryanair, AMS и LV от 2002 г. следва да бъдат приписани на отговорността на държавата. От една страна това беше посочено от Австрия с обяснението, че провинция Каринтия е участвала при сключването на всички маркетингови споразумения между KFBG/DMG и авиокомпаниите. Казано по-общо, провинция Каринтия е била държана в течение от управителните съвети и надзорните съвети на KFBG и DMG за хода на развитие по всички споразумения. От гледна точка на провинция Каринтия сключването на различните споразумения е било в интерес на провинцията. Второ, провинция Каринтия е поемала разходите за маркетинг, генерирани от KFBG/DMG по сключените маркетингови споразумения.
- (315) Освен това Австрия потвърди изрично това обвързване, като направи препратка и към споразуменията от 2002 г. с Ryanair и AMS. Това участие и обвързване на органите със споразуменията от 2002 г. се потвърждава допълнително от протоколите от заседанията на правителството на провинция Каринтия, в които се обсъжда сключването на споразуменията за услуги за въздушен превоз и маркетинговите споразумения ⁽⁵³⁾.
- (316) Освен това разходите по тези споразумения от 2002 г. се поемат от провинция Каринтия и град Клагенфурт (вж. раздел 7.1), финансиране от държавата, което е било договорено преди подписването на споразумението с авиокомпанията, което е изисквало провинция Каринтия да одобри споразуменията поне косвено.
- (317) Интегрираната структура и веригата на влияние са друг показател за вменимостта на сключването на пакета от споразумения на държавата. Както е изложено в съображения (228)—(232), решенията на KLN и град Клагенфурт е следвало да бъдат приписани на отговорността на държавата. Дватама съдружници на KFBG са назначили надзорния съвет на KFBG/DMG (който от своя страна назначава управителния съвет), което е довело до това, че надзорният съвет (и управителният съвет) на KFBG е отразявал също и съотношението на силите на представените в парламента на Каринтия партии. Тъй като KLN и град Клагенфурт са единствените съдружници на KFBG/DMG и назначават надзорните съвети на KFBG/DMG (който от своя страна назначават управителния съвет), може да се приеме, че упражняват доминиращо влияние върху KFBG/DMG и могат да контролират техните ресурси.
- (318) При сключването на споразумението с Ryanair KFBG е застъпвало активно интереса на провинция Каринтия за съществуването и запазването на перспективно и високоефективно летище Клагенфурт за провинция Каринтия.
- (319) Австрия потвърди, че споразуменията между KFBG/DMG и Ryanair, както и техните дъщерни дружества, по смисъла на решението по делото *Stardust Marine* ⁽⁵⁴⁾, следва да се припишат на отговорността на провинция Каринтия.
- (320) В светлината на тези съображения Комисията счита, че са налице достатъчно признаци, за да се направи изводът, че сключването на споразуменията от 2002 г. между KFBG/DMG и Ryanair/LV/AMS следва да бъде приписано на отговорността на държавата.

7.4.3. Икономическо предимство

7.4.3.1. Прилагане на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика към споразумението с Ryanair, LV и AMS от 2002 г.

- (321) Относно прилагането на принципа за стопански субект в условията на пазарна икономика се посочват съображения (261)—(278).
- (322) За целите на прилагането на този принцип и като се вземат предвид обстоятелствата по настоящия случай, Комисията счита, че като първа стъпка е необходимо да се отговори на следните въпроси:

— Споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги поотделно ли следва да бъдат проверявани, или съвместно?

⁽⁵²⁾ Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

⁽⁵³⁾ Вж. например протокола от заседанието на правителството на провинция Каринтия от 29 януари 2002 г., стр. 1—5.

⁽⁵⁴⁾ Решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисията, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- Какви предимства би могъл да очаква един хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика на мястото на KFBG/DMG от споразуменията за маркетингови услуги?
- Доколко целесъобразно е да се сравняват условията на споразуменията за летищни услуги, обект на официалната процедура за проверка, с летищните такси, начислявани на други летища, за целите на прилагането на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика?
- (323) След като се дадат отговори на тези въпроси, следващата стъпка за Комисията ще бъде да се приложи принципът на стопански субект в условията на пазарна икономика, към споразуменията с Ryanair, LV и AMS от 2002 г.
- а) *Съвместна проверка на споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги*
- (324) Комисията стига до извода, че при проверката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика двата вида мерки, обхванати от официалната процедура за проверка по настоящия случай, а именно споразумението за летищни услуги и трите споразумения за маркетингови услуги, трябва да се проверяват съвместно като една мярка. Това се отнася за споразумението за летищни услуги, сключено между Ryanair и KFBG, от една страна, и споразуменията за маркетингови услуги между DMG и LV, както и AMS, от друга.
- (325) Налице са множество признаци за това, че тези споразумения следва да се оценяват като една мярка, тъй като те са сключени в рамките на една сделка.
- (326) Първо, по същество става въпрос за едни и същи страни по договора:
- 1) LV е 100 % дъщерно дружество на Ryanair. Двете споразумения за маркетингови услуги са били подписани от името на Шон Коил (Sean Coyle), директор на LV, който освен това е заемал редица ръководни постове в Ryanair, включително директор планиране на оборотите, ръководител избор на маршрути, рентабилност, мрежова стратегия, разпределяне на капацитета, връзки с инвеститори и търговски директор. За целите на прилагането на правилата за държавна помощ LV и Ryanair се считат за едно предприятие, тъй като LV действа като посредник в интерес на и под контрола на Ryanair. Това може да се заключи и от преамбюла на двете споразумения за маркетингови услуги, според които DMG възлага на LV да осигури извършването на превози на пътници с редовни полети по нови маршрути от селища на територията на Обединеното кралство и/или континентална Европа до KLU, като за целта се използват екологични самолети с капацитет от минимум 140 места. В първото споразумение за маркетингови услуги от 22 януари 2002 г. се споменава също, че предоставянето на транспортни услуги трябва да обхваща *освен това 348 ротации на година (87 ротации на тримесечие), считано от [...]*. Тези положения доказват тесните взаимовръзки между маркетинговите споразумения и споразумението за услуги за въздушен превоз между Ryanair и KFBG.
 - 2) AMS също така е 100 % дъщерно дружество на Ryanair. Споразумението за маркетингови услуги е подписано от Еди Уилсън (Eddie Wilson), директор на AMS, който заема различни ръководни постове в Ryanair, като например директор персонал и въздухоплавателни операции. За целите на прилагането на правилата за държавна помощ AMS и Ryanair се считат за едно предприятие, в смисъл, че AMS действа като посредник в интерес на Ryanair и под контрола на Ryanair. С оглед на това споразумение с AMS това може да се заключи от факта, че в преамбюла на споразумението за маркетингови услуги многократно се споменава уебсайтът на Ryanair. В него се посочва, че DMG възлага на AMS създаването на вътрешни връзки към изключително успешния уебсайт за пътувания www.ryanair.com, че AMS е успешен разработчик и оператор в уебсайта за пътувания www.ryanair.com и че компанията е преценила ползата от уебсайта www.ryanair.com като маркетингов инструмент. Тези положения доказват, че интересите на AMS и Ryanair по това споразумение съвпадат.
 - 3) DMG е 100 % дъщерно дружество на KFBG. Както е посочено в съображение 313 и следващите, решението на KFBG да сключи споразумение за летищни услуги с авиокомпания като Ryanair могат да бъдат приписани на отговорността на държавата. В тази връзка контролът над KFBG/DMG е бил упражняван от провинция Каринтия. Като се има предвид обаче, че надзорните съвети на KFBG и DMG винаги са били назначавани от провинция Каринтия и че провинцията е финансирала ефективно част от загубите на KFBG/DMG (като по този начин е имала значително влияние върху двете и голям финансов интерес в тези предприятия), може да се предположи с увереност, че провинцията е имала реален контрол върху KFBG/DMG. По отношение на търговските взаимоотношения между Ryanair и KFBG, от една страна, и LV и DMG, от друга, Комисията констатира, че интересите на KFBG и DMG от сключването на съответните споразумения до голяма степен съвпадат: И двете са били заинтересовани да се увеличи обемът на трафика на летището и не е било от значение дали KFBG ще сключи двете споразумения или вместо това DMG ще подпише маркетинговото споразумение. В този контекст фактът, че споразумението за летищни услуги е сключено с KFBG, а споразумението за маркетингови услуги е сключено с неговото зависимо дъщерно дружество, не може да бъде контрааргумент срещу оценката на споразуменията като една сделка.

- (327) Второ, всичките четири споразумения са подписани на една и съща дата, което и в четирите случая е станало на 22 януари 2002 г.
- (328) Трето, в споразумението за летищни услуги между Ryanair и KFBG директно се споменават плащанията за маркетингови услуги в размер на [...] евро годишно, които DMG трябва да извърши към упълномощения от Ryanair професионален медиен консултант LV. Съгласно споразумението KLU се грижи DMG да извършва плащане в размер на [...] евро годишно към упълномощения от Ryanair медиен консултант за започващата на 27 юни 2002 г. ежедневна ротация. От това положение се установява ясна връзка между плащанията за маркетингови услуги и ежедневните полети на Ryanair.
- (329) Четвърто, в първото маркетингово споразумение се посочва, че ако в някое от тримесечията летищните услуги са по-малко от договорения минимален обем, DMG има право да уведоми LV писмено за намерението си да спре плащането на сумите; ако във въпросното тримесечие не бъде достигнат отново съответният минимален обем, споразумението ще бъде прекратено незабавно. Това още веднъж показва, че споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги са неразделно свързани.
- (330) Пето, от протоколите на заседанията на правителството на провинция Каринтия става ясно, че то е обсъждало подписването на отделните споразумения като една обща точка. Решението за сключване на маркетингово споразумение с LV/AMS е било непосредствено обвързано с решението за сключване споразумение за летищни услуги с Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) Следователно споразуменията за маркетингови услуги, сключени между DMG и LV, както и AMS, са неразделно свързани със споразумението за летищни услуги, подписано от Ryanair и KFBG. Горните аргументи показват нагледно, че без споразумението за летищни услуги споразуменията за маркетингови услуги нямаше да бъдат сключени. В действителност в споразуменията за маркетингови услуги изрично е било фиксирано, че те са обвързани с нов въздушен маршрут от Обединеното кралство до Клагенфурт и по същество предвиждат маркетингови услуги, които се предоставят чрез уебсайта за пътувания www.ryanair.com и служат за реклама на този въздушен маршрут. Същевременно изглежда, че сключването на споразумението за летищни услуги е било тясно свързано и със споразуменията за маркетингови услуги: Относно задълженията на Ryanair в споразумението за летищни услуги се посочва, че в сътрудничество с DMG Ryanair изготвя маркетингов план за услугите, който се актуализира периодично, за обсъждане и справка за KLU, който предвижда в уебсайта на Ryanair да се поставят връзки към съответните туристически уебсайтове и по възможност да се включат подходящи логa. Чрез това положение в споразумението се установява еднозначна връзка между споразумението за летищни услуги и сключените на същия ден маркетингови споразумения между DMG и AMS, както и LV.
- (332) Тези фактически обстоятелства, свързани с отделните споразумения за маркетингови услуги, показват, че предвидените в тях маркетингови услуги са тясно свързани както по отношение на срока, така и на естеството си, с услугите за въздушен транспорт, предлагани от Ryanair, посочени в договорите за маркетингови услуги, и които са предмет на съответното споразумение за летищно обслужване. В договорите за маркетингови услуги дори се посочва, че те се основават на ангажимента на Ryanair да извършва въпросните транспортни услуги. Оттук следва, че споразуменията за маркетингови услуги са неразделно свързани със споразумението за летищни услуги, което е отразено в тях и в което те намират своето предназначение.
- (333) Поради тези причини Комисията счита, че е целесъобразно да се проверяват съвместно споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги от 22 януари 2002 г., за да се определи дали те представляват държавна помощ.
- (334) В мнението си относно решението за разширяване на процедурата Австрия се съгласи с избора в него подход за съвместна проверка на споразумението за летищни услуги и сключените едновременно с него споразумения за маркетингови услуги.
- (335) За разлика от това някои заинтересовани страни, по-специално Ryanair и AMS, оспориха този подход, считайки, че договорите за маркетингови услуги следва да бъдат проверени отделно. В своето мнение относно решението за разширяване на процедурата Ryanair възрази срещу съвместната оценка на споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги (като направи препратка към предишни изказвания по темата ⁽⁵⁶⁾), тъй като те били подписани от различни организации и не били свързани помежду си. Сключването на маркетингово споразумение не било условие за обслужването на маршрути от страна на Ryanair до или от дадено летище. Тази гледна точка обаче не е съвместима с едно от изказванията, направени от директора на Ryanair Шон Койл (Sean Coyle) в имейл от 4 август 2005 г. до тогавашния управител на KFBG Йоханес Гатерер (Johannes Gatterer): „[...] дейността в момента носи загуби, които вече не са приемливи в дългосрочен план. Оценявам наличието на

⁽⁵⁵⁾ Вж. например протокола от заседанието на правителството на провинция Каринтия от 29 януари 2002 г., стр. 1—5.

⁽⁵⁶⁾ Вж. например отговор на въпрос 4 от мнението на Ryanair от 4 юли 2011 г.

петгодишно споразумение за маркетингови услуги на стойност [...] евро [...] и с прекратяването на услугите повече не се дължат плащания на тримесечие и това споразумение приключва съгласно основния договор“⁽⁵⁷⁾. Чрез това изказване се установява еднозначна връзка между споразумението за маркетингови услуги и свързания с него основен договор, а именно споразумението за летищни услуги.

- (336) Освен това документираните фактически обстоятелства потвърждават, че избраният в решението за разширяване на процедурата и одобрен от Австрия подход е убедителен, както е доказано в съображения 324—333, и поради това споразуменията за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги следва да се проверяват съвместно.
- (337) В мнението си относно решението за разширяване на процедурата Австрия изтъкна още, че второто споразумение за маркетингови услуги между DMG и AMS, подписано на 22 януари 2002 г., не било изпълнено от страните, т.е. че AMS не била предоставила посочените в него маркетингови услуги и че DMG не била извършила предвиденото в него плащане в размер на [...] евро годишно за тези услуги. В доказателство на това Австрия представи писмо от данъчния консултант на DMG, в което се казва, че след интензивно проучване на счетоводството за периода 2002—2005 г. не са намерени следи от годишно плащане в размер на [...] евро въз основа на второто споразумение за маркетингови услуги. Австрия наистина не можа да отговори на въпроса защо третото споразумение за маркетингови услуги е трябвало да замени второто споразумение за маркетингови услуги, тъй като в архивите на KFBG не са налице документи от онзи период и не е налице тогавашен служител, който би могъл да възстанови събитията, довели до подписването на третото споразумение за маркетингови услуги. Мнението на Ryanair относно решението за разширяване на процедурата също не предоставя потвърждение в тази връзка, тъй като в него не става дума за окончателно заместване на второто споразумение за маркетингови услуги.
- (338) Комисията констатира, че третото маркетингово споразумение не съдържа и забележки за това, че замества или заменя второто маркетингово споразумение.
- (339) Тъй като няма документи за такова евентуално заместване, независимо от уверението, че в рамките на второто споразумение за маркетингови услуги не са били извършвани плащания, Комисията стига до заключението, че доказателствата не подкрепят становището на Австрия. Дори ако второто споразумение за маркетингови услуги никога не е било изпълнявано, трябва да се установи дали това е нямало да окаже влияние върху оценката на очакваните разходи за стопански субект в условията на пазарна икономика: стопански субект в условията на пазарна икономика, не би имал основание да предполага, че към момента на подписване на трите споразумения за маркетингови услуги някое от тези споразумения няма да бъде изпълнено по-късно. Също така дори ако второто споразумение не е било изпълнено в действителност, това не би оказало влияние върху оценката на допълнителните разходи.
- б) *Предимства, които стопански субект в условията на пазарна икономика е можел да очаква от споразуменията за маркетингови услуги, и цената, която е щял да бъде готов да заплати за тези услуги*
- (340) За да може принципът на стопански субект в условията на пазарна икономика да се приложи към разглеждания случай, поведението на KFBG/DMG като страни, подписали споразумението за летищни услуги с Ryanair и споразуменията за маркетингови услуги с AMS и LV, трябва да бъде сравнено с поведението на хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика натоварен с експлоатацията на KLU.
- (341) При проверката на въпросната сделка е препоръчително да се оценят ползите, които този хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика, воден от перспективата за печалба, би могъл да получи от закупуването на маркетингови услуги. Тази проверка не следва да взема под внимание общото въздействие на такива услуги върху туризма и икономическите резултати в региона. Следва да се вземе предвид само въздействието на тези услуги върху рентабилността на летището, тъй като това би било единственото съображение на хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (342) За тази цел маркетинговите услуги следва да стимулират пътничекото по въздушните маршрути, предвидени в съответните споразумения за маркетингови услуги и споразумения за летищни услуги, тъй като маркетинговите услуги са разработени за популяризиране на тези маршрути. Увеличаването на пътничекото може да намери изражение за летищния оператор в нарастване на приходите от определени летищни такси, както и на приходите от невъздухоплавателни дейности, включително паркинги, ресторанти и магазини.
- (343) Следователно не може да има съмнение, че стопански субект в условията на пазарна икономика, който би експлоатирал KLU вместо KFBG/DMG, би взел предвид това положително въздействие в съображенията си за сключване на споразуменията за маркетингови услуги и на съответното споразумение за летищни услуги.

⁽⁵⁷⁾ Имейл от 4 август 2005 г., 18:22 часа, от Шон Коил (Sean Coyle) (Ryanair) до Йоханес Гатерер (Johannes Gatterer) (KFBG).

В разглеждания случай стопански субект в условията на пазарна икономика би калкулирал въздействието на въпросните маршрути върху бъдещите приходи и разходи, като прецени броя на пътниците, използващи тези маршрути. То би отразявало положителното въздействие на маркетингови услуги. Освен това въздействието би било оценено за целия срок на обслужване на въпросните маршрути, както е предвиден съгласно споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги.

- (344) Когато летищен оператор сключва споразумение за популяризиране на определени въздушни маршрути, стандартна практика е да се оцени процентът на натоварване (или коефициентът на натоварване) ⁽⁵⁸⁾ за съответните въздушни маршрути и той да бъде взет под внимание при оценяване на бъдещите приходи. Комисията изразява съгласието си с Ryanair по този въпрос, а именно, че споразуменията за маркетингови услуги не само генерират разходи за летищния оператор, но също така носят и ползи.
- (345) Освен това е препоръчително да се изясни дали за хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика, който експлоатира KLU вместо KFBG/DMG, биха могли основателно да се очакват и остойностят други ползи освен онези, които произтичат от положителното въздействие върху пътничкопотока по въздушните маршрути, за които се отнася споразумението за маркетингови услуги, по време на срока на обслужване на тези маршрути, както е предвиден съгласно споразуменията за маркетингови услуги или споразумението за летищни услуги.
- (346) Някои заинтересовани лица ⁽⁵⁹⁾ подкрепиха този аргумент, и по-конкретно Ryanair в проучването си от 17 януари 2014 г. Посоченото проучване почива върху теорията, че закупените от летищен оператор, както е KFBG/DMG, маркетингови услуги помагат за подобряване на имиджа на марката, вследствие на което броят на пътниците, използващи летището, се увеличава, при това не само по маршрутите, обхванати от споразуменията за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги за посочения в споразуменията срок на действие. В проучването си Ryanair по-специално констатира, че маркетинговите услуги могат да окажат трайни положителни въздействия върху пътничкопотока на летището и след изтичане на срока на действие на споразумението за маркетингови услуги.
- (347) Най-напред следва да се отбележи, че никакви данни не подсказват, че при сключването на споразуменията за маркетингови услуги летищният оператор е предвиждал, а още по-малко е определял количествено, евентуалните положителни въздействия върху други маршрути, които не са обхванати от споразуменията, или възможността тези въздействия да продължат след изтичане на споразуменията. Освен това Австрия не е предложила метод за оценка на възможната стойност, която един хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика, експлоатиращ KLU вместо KFBG/DMG, би определил за тези въздействия при проверката, преди да сключи тези споразумения от 2002 г.
- (348) Освен това устойчивият характер на тези въздействия не може да бъде оценен въз основа на наличната информация. Възможно е рекламата на Клагенфурт и региона в интернет страницата на Ryanair да е подтикнала хората, които посещават този сайт, да закупят билети от Ryanair до Клагенфурт в момента, когато рекламата е била публикувана за първи път, или малко по-късно. Малко вероятно е обаче въздействието на тази реклама върху посетителите да се е запазило или да е повлияло на покупките им на самолетни билети в продължение на повече от няколко седмици след публикуването ѝ в интернет страницата на Ryanair. Рекламната кампания има трайно въздействие едва когато рекламните дейности включват една или повече рекламни медии, на чиито въздействия потребителите редовно са изложени за определен период. Така например една рекламна кампания, която включва най-популярните телевизии и радиа, предпочитани интернет страници и/или различни рекламни постери пред и вътре в сградите на публични организации, има трайно въздействие, когато потребителите редовно са изложени на въздействието на тези медии. Малко вероятно е обаче рекламни дейности, ограничени единствено до интернет страницата на Ryanair, да имат въздействие, което да продължи значително по-дълго след края на рекламната кампания.
- (349) Дори и когато маркетинговите услуги за срока на предоставянето им водят до увеличаване на пътничкопотока по обхванатите от споразуменията маршрути, съществува голяма вероятност след изтичане на този срок това въздействие да отслабне и въздействието върху други маршрути също да е незначително.

⁽⁵⁸⁾ Процентът на натоварване или коефициентът на натоварване се определя като дела на заетите места във въздухоплавателните средства, използвани за извършване на полети по съответния маршрут.

⁽⁵⁹⁾ Вж. мнения на AMS в съображение 184. AMS изтъква, че цените за нейните услуги са съответствали на пазарната цена, тъй като множество частни клиенти от различни икономически отрасли също били сключили маркетингови споразумения с AMS. Този аргумент по отношение на пазарната цена в действителност не променя нищо за заключението на Комисията, че един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика би очаквал споразумението за маркетингови услуги да доведе до негативен резултат (вж. съображение 362).

- (350) Впрочем от проучванията на Ryanair от 17 и 31 януари 2014 г. е видно, че ползите за други маршрути, които не са обхванати от споразуменията за маркетингови услуги, или за срока след изпълнението им за тези маршрути, както е предвиден в споразуменията за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги, са изключително несигурни и не могат да бъдат определени количествено със степен на достоверност, която би могла да се приеме за достатъчна от благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (351) Така например, според проучването от 17 януари 2014 г. „бъдещи допълнителни печалби след изтичането на предвидения срок на споразумението за летищни услуги са несигурни по своя характер“. Освен това в проучването се предлагат два метода за оценка на положителните въздействия на споразуменията за маркетингови услуги: подход на „паричните потоци“ и подход на „капитализация“.
- (352) Подходът на „паричните потоци“ се изразява в това да се оценят печалбите от споразуменията за маркетингови услуги и от споразуменията за летищни услуги под формата на бъдещи приходи, които могат да бъдат генерирани от летищния оператор чрез маркетинговите услуги и споразумението за летищни услуги, след като се приспадат съответните разходи. Методът на „капитализацията“ се изразява в това подобряването на имиджа на търговската марка на летището в резултат на маркетинговите услуги да се разглежда като нематериален актив, придобит на цената, предвидена в споразумението за маркетингови услуги.
- (353) В проучването обаче се подчертават големите трудности, които създава подходът на „капитализация“, и е показано, че резултатите, получени по този метод, могат да бъдат ненадеждни; в него се предполага, че по-добър би бил подходът на „паричните потоци“. В проучването по-специално се констатира:

„При подхода на „капитализация“ би следвало да се вземе под внимание единствено делът на разходите за маркетинг, дължими въз основа на нематериалните активи на едно летище. Възможно е обаче да се окаже трудно да се определи делът на разходите за маркетинг, които имат за цел генериране на бъдещи приходи за летището (т.е. инвестиция в нематериалните активи на летището), за разлика от тези, които генерират действителни приходи за летището.“

В него също така се подчертава, че:

„За да се приложи подходът на „капитализация“, е необходимо да се прецени средната продължителност на времето, през което летището ще бъде в състояние да задържи даден клиент вследствие на маркетинговата кампания на AMS. На практика би било много трудно да се прецени средната продължителност на запазване на клиентите вследствие на кампания на AMS, тъй като липсват достатъчно данни.“

- (354) В проучването от 31 януари 2014 г. се предлага практическо приложение на подхода на „паричните потоци“. Според този подход ползите от споразуменията за маркетингови услуги и от споразуменията за летищни услуги, които продължават и след изтичането на споразумението, приемат формата на „крайна стойност“, изчислена към датата на изтичане на срока на споразумението. Тази крайна стойност се изчислява въз основа на допълнителните печалби, които се очакват от споразумението за летищни услуги и споразумението за маркетингови услуги през последната година от прилагането на споразумението за летищни услуги. Тези печалби продължават и през следващия период, чиято продължителност е равна на срока на споразумението за летищни услуги, и се коригират, за да вземат предвид степента на растеж на пазара на въздушен транспорт в Европа и с коефициент на вероятност, предвиден да отразява капацитета на споразумението за летищни услуги и на споразумението за маркетингови услуги да допринесат за печалбата на летището след изтичане на срока на действието им. Според проучването от 31 януари 2014 г. този капацитет за генериране на трайни ползи зависи от различни фактори, „включващи по-голяма известност и по-силна марка, както и мрежови ефекти и редовни пътници“, без да се предоставят никакви подробности за тези фактори. Освен това при този метод се взема под внимание сконтов лихвен процент, който отразява цената на капитала.
- (355) Проучването предлага коефициент на вероятност 30 %, тъй като го счита за консервативен. В проучването, което обаче е твърде теоретично, за това не се дава никаква сериозна обосновка, било то количествена, или качествена. То не се позовава на нито един елемент, характерен за дейността на Ryanair или за пазарите на въздушен транспорт или на летищни услуги, за да подкрепи тази стойност от 30 %. В проучването не се установява никаква връзка между тази стойност и факторите, които се споменават съвсем накратко (известност, силна марка, мрежови ефекти и редовни пътници), предвидени да продължат ползите от споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги и след изтичането на срока им на действие. И накрая, в проучването по никакъв начин не се прави позоваване на специфичното съдържание на маркетинговите услуги, предвидени в различните договори с AMS, за да се анализира до каква степен тези услуги биха могли да окажат влияние върху тези фактори.

- (356) Освен това в проучването не се доказва, че при изтичането на срока на споразуменията за летищни услуги и на споразумението за маркетингови услуги ползите, които те са генерирани за летищния оператор през последната година от срока им на действие, вероятно могат да продължат и в бъдеще. Проучването не предлага доказателства за това, че степента на растеж на пазара на въздушен транспорт в Европа е полезен индикатор за оценяване на въздействията от споразумение за летищни услуги и споразумения за маркетингови услуги за съответното летище.
- (357) Оттук следва, че е малко вероятно „крайна стойност“, изчислена по предложения от Ryanair метод, да бъде взета под внимание от благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, когато решава дали да сключи договор.
- (358) Следователно проучването от 31 януари 2014 г. показва, че методът на „паричните потоци“ би могъл да даде само твърде несигурни и ненадеждни резултати, също както и методът на „капитализация“.
- (359) Освен това нито Австрия, нито която и да било друга заинтересована страна са предоставили факти, които да са в състояние да докажат, че предложеният от Ryanair метод в проучването от 31 януари 2014 г., или който и да било друг метод, насочен към количествено отчитане на ползите след изтичането на срока на споразуменията за летищни услуги или на споразуменията за маркетингови услуги, би бил успешно приложен от регионални летищни оператори, сравними със Клагенфурт. Австрия не е представила мнения по проучванията от 17 и 31 януари 2014 г.
- (360) Освен това крайната стойност, изчислена с помощта на метода, предложен от Ryanair, е положителна (и следователно има тенденция да се увеличи рентабилността на споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги) само тогава, когато допълнителният резултат, който се очаква от тези споразумения през последната година от прилагането на споразумението за летищни услуги, е положителен. Ако той е отрицателен, вземането предвид на крайната стойност обикновено ще доведе до намаляване на рентабилността на споразуменията. По-долу е показано, че споразуменията от 2002 г. са довели до отрицателни допълнителни платежни потоци.
- (361) Както вече беше изложено подробно, маркетинговите услуги са насочени към маршрута, за който става въпрос в споразумението за маркетингови услуги. Ако този маршрут не бъде подновен при изтичане на споразумението за летищни услуги, вероятността маркетинговите услуги да продължат да оказват положително въздействие върху пътникопотока на летището след изтичането на срока е изключително малка. Впрочем много трудно е летищен оператор да оцени вероятността даден въздушен превозвач да поиска да продължи да обслужва даден маршрут след изтичане на срока, за който е поел задължение да го обслужва в споразумението за летищни услуги. По-специално нискотарифните авиокомпании са показали, че когато става дума за разкриване и закриване на маршрути, те са много чувствителни към пазарните условия, които често пъти се сменят много бързо. При сключването на сделка като проучваната в настоящия случай благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, не би разчитал дадена авиокомпания да продължи обслужването на въпросния маршрут след изтичането на срока на споразумението.
- (362) От горепосоченото следва заключението, че единствената полза, която благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, би очаквал от споразумение за маркетингови услуги и която той би взел под внимание като количествено изражение при решението си да сключи такова споразумение, съчетано със споразумение за летищни услуги, би била възможно положително въздействие от маркетинговите услуги върху броя на пътниците, използващи маршрутите, обхванати в споразуменията, за срока на обслужване на тези маршрути, както е предвидено в споразумението. Комисията стига до извода, че други възможни ползи са твърде несигурни, за да могат да бъдат взети под внимание и изразени количествено, и че в настоящия случай такива ползи не са били доказани в достатъчна степен.

в) *Възможност за сравнение на летище Клагенфурт с други европейски летища*

- (363) Относно възможността за сравнение спрямо предварителния анализ на рентабилността при споразуменията от 2002 г. се посочват съображения 262—278.
- (364) Във връзка със сравнението на KLU с други летища Ryanair представи проучването на Охера от 4 юли 2011 г. Това проучване съдържа само сравнение на таксите, които Ryanair е трябвало да плаща на летища [...] и [...], и на таксите, които Ryanair е плащала на KLU в рамките на споразуменията за летищни услуги. Проучването не отчита специфичните споразумения за маркетингови услуги⁽⁶⁰⁾ на KLU в сравнението с евентуални аналогични споразумения, предложени на други летища. Споразуменията за маркетингови услуги е трябвало обаче да бъдат

⁽⁶⁰⁾ В проучването е оценено само първото маркетингово споразумение от 22 януари 2002 г. между LV и DMG (вж. съображение 47, докато второто и третото маркетинговите споразумения, както и маркетинговите споразумения от 2006 г. са игнорирани).

проверени за всеки съответен маршрут, посочен във въпросните споразумения, заедно със съответните споразумения за летищни услуги. Следователно посочените в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. аспекти не отговарят на главното условие за сравнителния анализ, а именно „достатъчно точно определяне на разглежданите икономически дейности“, което би позволило да се идентифицират сравними участници на пазара.

- (365) Освен това в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. не са установени надеждни референтни стойности за пазарните цени на летищни услуги. В проучването се посочва, че докато повечето от избраните референтни летища са частна собственост и се финансират от частни средства или действат по друг начин като инвеститор в условията на пазарна икономика, летище [...] е собственост на Manchester Airports Group, чиито мажоритарен дял от своя страна е собственост на държавата, при което в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. не се изтъква, че летище [...] се експлоатира на пазарен принцип. Относно летище [...] в проучването се казва, че то е било изцяло частна собственост; при това обаче е пропуснато да се спомене, че летище [...] е било на загуба, преди да бъде продадено през 2013 г., което поражда въпроса дали ниските летищни такси от [...], посочени като референтни стойности биха били убедителни за стопански субект в условията на пазарна икономика.

7.4.3.2. Заключение относно условията за прилагане на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика

- (366) От всичко изложено дотук е видно, че за да приложи принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика към разглежданите споразумения, за всяко отделно споразумение за маркетингови услуги Комисията следва да анализира съвместно него и съответстващото му споразумение за летищни услуги и следва да определи дали хипотетичен стопански субект в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност и експлоатиращ KLU вместо KFBG, би сключил тези сделки. За целта Комисията трябва да оцени допълнителната рентабилност така, както би го направил стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на сключване на споразуменията, като прецени следното по отношение на целия срок на действие на споразумението:

- бъдещият допълнителен пътникопоток, очакван от изпълнението на тези споразумения, като се отчитат евентуално въздействията на маркетинговите услуги върху процента на натоварване на маршрутите, за които се отнасят споразуменията,
- бъдещите допълнителни приходи, очаквани от изпълнението на тези споразумения, включително приходите от летищни такси и от услуги за наземно обслужване, генерирани от полетите по маршрутите, за които се отнасят споразуменията, както и приходите от невъздухоплавателни дейности, които се генерират от допълнителния пътникопоток вследствие на изпълнението на споразуменията,
- бъдещите допълнителни разходи, които се очакват от изпълнението на споразуменията, включително експлоатационните разходи и евентуалните допълнителни разходи за инвестиции вследствие на маршрутите, за които се отнасят споразуменията, както и разходите за маркетингови услуги.

- (367) Резултатът от тези изчисления трябва да бъдат бъдещи годишни платежни потоци, съответстващи на разликата между допълнителните приходи и разходи, които да бъдат актуализирани, ако това е необходимо, с процент, който отразява цената на капитала за летищния оператор. Положителна нетна настояща стойност по принцип показва, че разглежданите договори не предоставят никакво икономическо предимство, докато отрицателна нетна настояща стойност разкрива наличието на такова предимство.

7.4.3.3. Времеви диапазон за оценка на допълнителните разходи и приходи

- (368) Когато взема решение дали да сключи споразумение за летищни услуги и/или споразумение за маркетингови услуги, стопански субект в условията на пазарна икономика би избрал времеви диапазон за своята оценка или срока на действие на съответните споразумения, или срока на действие, предвиден във всяко от споразуменията поотделно. С други думи, той би оценил допълнителните разходи и приходи за периода на действие на споразуменията.

- (369) Няма основание да се приема по-продължителен период. Към момента на подписване на споразуменията един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика не би разчитал на това, че споразуменията ще бъдат подновени, независимо дали при същите, или при нови условия, след изтичане на срока им на действие. Освен това един като цяло разумен оператор би бил наясно, че нискотарифни авиокомпании като Ryanair винаги са били и са известни с това, че са много чувствителни към тенденциите на пазара при разкриването и закриването на маршрути и при увеличаването или намаляването на броя на полетите.

- (370) При определянето на времеви диапазон за оценката на въпросните споразумения стопански субект в условията на пазарна икономика би взел като отправна точка датата на едновременното подписване и на четирите споразумения, т.е. 22 януари 2002 г. Като крайна дата би заложил определената в съответното споразумение дата на изтичане на срока на действие. В случая на споразумението за летищни услуги между Ryanair и KFBG, както и при първото маркетингово споразумение между DMG и LV, тя би била пет години след влизането в сила, а именно 26 юни 2007 г. В случая на второто маркетингово споразумение между DMG и AMS, което предвижда първоначален срок от пет години, датата би била 21 януари 2007 г. Макар че за третото маркетингово споразумение между DMG и LV не е посочен срок на валидност, главната му цел е била извършването на еднократно плащане в размер на [...] евро от DMG към LV на 1 май 2002 г., така че тази дата би била обозначена като край на прилагането на споразумението.

- (371) Един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика не би взел под внимание предвидената в две от споразуменията възможност за тяхното удължаване. Споразуменията е щяло да бъдат удължени автоматично само когато Ryanair спази изцяло задълженията си по споразумението. Тъй като отгук следва, че удължаването зависи от бъдещите действия на Ryanair, един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, който се намира в същата ситуация като KFBG, към момента на подписване не би могъл да предположи дали автоматичното удължаване действително ще настъпи. Това доказва и фактът, че и четирите споразумения между KFBG, DMG, Ryanair, LV и AMS са прекратени преждевременно на 29 октомври 2005 г., когато Ryanair преустановява превоза на пътници между KLU и STN по икономически причини.
- (372) Дори ако бъде взето за основа удължаване на споразуменията с пет години, една предварителна оценка не би довела до друг резултат. Ако такова удължаване бъде оценено, изхождайки от същите условия, каквито е имало през първия петгодишен период, отново биха се получили отрицателни допълнителни платежни потоци.

7.4.3.4. Оценка

- (373) За целите на оценяването на разглежданите споразумения и предвид горепосоченото следва да се припомни, че както наличието, така и обемът на елементите на помощта в тези споразумения следва да се оценяват, като се вземе предвид съществуващата ситуация към момента на подписването им, и по-специално с оглед на наличните по това време сведения и предвидимото развитие.
- (374) Австрия обяснява, че KFBG/DMG не е изготвила предварителни пазарни проучвания, бизнес планове или изчисления на рентабилността преди сключването на отделните споразумения за летищни услуги с различни авиокомпании, както и преди сключването на отделните споразумения за маркетингови услуги.
- (375) Според Ryanair отсъствието на бизнес план към момента на сключване на споразумения като разглежданите в официалната процедура за проверка не може да се използва като доказателство за неспазване на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.
- (376) Отсъствието на бизнес план показва, че сключените с Ryanair, LV и AMS споразумения не изпълняват принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, още повече че при тези споразумения нито Австрия, нито KFBG са били в състояние да представят някакво, дори и непълно, изчисление на рентабилността, изготвено преди подписването на споразуменията.
- (377) Поради това в хода на процедурата Комисията поиска от Австрия да извърши възстановяване на анализа на рентабилността, какъвто би извършил стопански субект в условията на пазарна икономика преди подписването на споразуменията с Ryanair, LV и AMS през 2002 г., като се опре на обективната информация, която е била известна на KFBG/DMG при подписването на тези споразумения, както и на предвидимото развитие.
- (378) По искане на Комисията Австрия изготви общ преглед на допълнителните разходи и приходи, които е можело да се очакват към момента на сключване на въпросните споразумения. За всяко от споразуменията Австрия представи съответните данни, които са обобщени в таблица 9.

Таблица 9

Допълнителна рентабилност при договорите с Ryanair, LV и AMS от 2002 г., изготвено от Австрия

| | | | |
|--------------------------------------|--|------|--------------------------|
| 5 години | | | |
| Капитализиран лихвен процент: | | 8 % | |
| Стимул за пътници: | | 0,00 | |
| Ежедневни полети | | 348 | Ротации на година |
| Самолет (B737-800): | | 189 | Места |
| Максимално излетно тегло (B737-800): | | 75 | Максимално излетно тегло |

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Проектни разходи | | - 1 986 100 | - 986 100 | - 986 100 | - 986 100 | - 986 100 |
| | | | | | | |
| Излишък | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Коефициент на дисконтиране | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Анализът на съотношението разходи/ползи дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | 1 540 000 | | |
| Такси според споразумението от 22.1.2002 г. | | | | | | |
| | | | | | | |
| На ротация, такса, включваща всичко | | [...] | | | | |
| На излитащ пътник | | [...] | | | | |
| Такса за сигурност на излитащ пътник | | [...] | | | | |
| (*) (определя се от австрийските органи) | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение 2002 г. | | [...] | | | | |
| Austro Control | | [...] | | | | |
| (*) Такса за сигурност, която е била събирана от летището и едновременно с това е била изпращана към данъчната служба Виена. | | | | | | |

(379) При изготвянето на таблица 9 Австрия е взела предвид следните съображения:

- а) Очакваният допълнителен обем на трафика, т.е. очакваният допълнителен пътнически поток, е изчислен въз основа на предвидения брой полети седмично (348 ротации годишно до Лондон със 189 места, максимална маса при излитане 75 т и коефициент на натоварване 70 %) и въз основа на срока на действие на споразумението за летищни услуги с Ryanair. Резултатът показва 46 040 пътници на година.
- б) Очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности (такси за наземно обслужване и кацане въз основа на тогавашните летищни такси; [...] евро на ротация и [...] евро на излитащ пътник) са изчислени за петгодишния срок на действие на споразумението за летищни услуги според договорените с Ryanair условия. Като допълнителни приходи на ротация Австрия е посочила общо [...] евро на година, а като допълнителни приходи на излитащ пътник общо [...] евро на година. Таксата за сигурност от [...] евро не е взета под внимание, тъй като KFVG я е предавала директно на съответните австрийски органи, така че това са парични средства на път. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро на година.
- в) Очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности (такси за паркиране, изразходвани средства на терминалите и т.н.) са изчислени за целия срок на споразумението за летищни такси. В анализа си Австрия е задала [...] евро на излитащ пътник, като за основа е взела средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник за периода 2000—2004 г. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро на година.
- г) Като допълнителни приходи Австрия е взела предвид в анализа си плащанията, които KFVG е получила от провинция Каринтия ([...] евро като еднократно плащане за 2002 г. и [...] евро на година), от град Клагенфурт ([...] евро на година) и от Kärnten Werbung ([...] евро на година).
- д) Като очаквани допълнителни разходи, т.е. разходи, възникнали при алтернативния сценарий вследствие на неизпълнение на сделките с Ryanair, LV и AMS, Австрия е посочила следните плащания:
 - фиксираният в първото маркетингово споразумение между LV и DMG плащания ([...] евро на година), както и плащането, фиксирано в третото маркетингово споразумение (допълнителното споразумение към първото маркетингово споразумение) между LV и DMG (еднократна сума от [...] евро),

- плащания към трета страна (Tyrolean Airways), която действа като подизпълнител за услуги за наземно обслужване. Австрия е обяснила, че услугите за наземно обслужване на KLU от десетилетия се предоставят от подизпълнителя Tyrolean Airways. Цената за услугите за наземно обслужване се публикува в правилника за таксите на KLU. Съгласно договора за възлагане на дейности на външни изпълнители между KFBG Tyrolean Airways KFBG заплаща на подизпълнителя за предоставяне на услуги за наземно обслужване определен процент дял от публикуваната цена, който зависи от вида на авиокомпанията. Нискотарифните авиокомпани са можели да избират основно наземно обслужване с ограничен обхват на услугите, докато всички други авиокомпани е трябвало да избират пълната гама от услуги за наземно обслужване. Съгласно договора с подизпълнителя, ако компанията е нискотарифна, KFBG заплаща 51 % от приходите като компенсация за услугите. За другите авиокомпани този процент е 67,9 %. 51 % са обхващали разходите за материали, необходими на Tyrolean Airlines за извършване на наземно обслужване. Австрия е посочила плащания от [...] евро на година,
 - плащания към публичното предприятие Austro Control, което отговаря за сигурността на австрийското въздушно пространство. Austro Control управлява центъра за управление на полетите на KLU и командно-диспечерския пункт на летището. За услугите на Austro Control Австрия е посочила плащания в размер на [...] евро на ротация, т.е. [...] евро на година,
 - допълнителни експлоатационни разходи въз основа на очаквания допълнителен обем на трафика по време на срока на действие на споразумението: [...] евро на допълнителна ротация и на тон максимална маса при излитане, както и [...] евро на всеки допълнителен излитащ пътник. Австрия е обяснила, че това са най-добрите оценки за двете стойности, които биха могли да се приложат за предварителна оценка от стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на подписване на споразуменията. Тези стойности са изведени от въведената през 2002 г. система за изчисляване на разходите (BAV 2002), която регистрира разходните позиции тарифа за кацане, тарифа за пътници и такса за обслужване на перона, такса за обслужване на въздушното движение, тарифа за инфраструктура и такса за хангар. Австрия е добавила допълнителна сума за застраховка върху изчислените такси, за да не се окаже прекалено оптимистична оценката на очакваните допълнителни експлоатационни разходи. Този резултат е бил разделен на съответния референтен параметър, т.е. на очаквания брой пътници и на очакваната максимална маса при излитане. След това Австрия е изчислила допълнителните експлоатационни разходи на ротация на [...] евро и допълнителните експлоатационни разходи на пътник на [...] евро.
- е) Австрия е обяснила, че през февруари 2002 г. KFBG не е очаквало допълнителни инвестиционни разходи вследствие на допълнителния обем на трафика. По това време летище KLU е разполагало със значителен резервен капацитет, който е щял да бъде използван за поемане на допълнителния обем на трафика. Терминалът на KLU е имал общ капацитет от 600 000 пътници на година, а през 2001 г. на KLU са били обслужени около 227 000 пътници. Поради това очакваният допълнителен обем на трафика от 46 040 пътници не е изисквал инвестиции, тъй като наличният терминал е можел да поеме такъв брой пътници.
- ж) Като сконтов лихвен процент KFBG е избрала публикуваната и използваната от летище Виена ставка от 8 %.
- (380) Комисията стигна да извода, че при оценката на броя на пътниците и полученото от това изчисление на очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия следва солиден подход. Същото важи за допълнителните разходи за наземно обслужване от трета страна и за разходите за плащания към Austro Control. Също и оценките на допълнителните експлоатационни разходи на ротация и на пътник, както и сконтовият лихвен процент от 8 %, показват един добре обоснован подход. Като се вземат предвид наличните данни за очаквания допълнителен обем на трафика, обяснението на Австрия относно допълнителните инвестиционни разходи също изглежда правдоподобно.
- (381) След като Комисията провери данните, посочени от Австрия, не може да се съгласи по някои точки от анализа и поради това ще предприеме следните промени:
- а) За очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия е посочила оценъчна стойност от [...] евро на излитащ пътник, която е изведена от средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник през периода 2000—2004 г. В действителност един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика в рамките на извършен през февруари 2002 г. анализ на споразуменията от 2002 г., вместо това би взел като основа средните приходи от невъздухоплавателни дейности за периода 1997—2001 г. От предоставената от Австрия информация излиза, че тази средна стойност за периода 1997—2001 г. е била [...] евро. Поради това Комисията задава стойност от [...] евро на излитащ пътник в настоящия анализ. Това води до нов резултат от [...] евро на година.
 - б) Като допълнителни приходи Австрия е взела предвид в анализа си плащанията, които KFBG е получила от провинция Каринтия ([...] евро като еднократно плащане за 2002 г. и [...] евро на година), от град Клагенфурт ([...] евро на година) и от Kärnten Werbung ([...] евро на година). Тези суми били са предоставени като оперативна помощ за финансиране на споразуменията от 2002 г. с Ryanair и нейните дъщерни дружества (вж. раздел 7.1). В точка 63 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се казва: *летището [...] следва да докаже, че [...] е в състояние да покрива разходите по споразумението [...]*. Ако е необходима допълнителна подкрепа, проверката съгласно принципа за стопански субект в условията на пазарна икономика е неуспешна.

Това предполага, че всяка публична подкрепа не може да се разглежда като допълнителни приходи, тъй като в противен случай разпоредбата не би имала смисъл. По тази причина Комисията не е отчела като допълнителни приходи плащанията на провинция Каринтия, град Клагенфурт и Kärnten Werbung.

- в) Комисията констатира, че в анализа си Австрия посочва за очакваните допълнителни приходи само фиксираните в първото маркетингово споразумение между LV и DMG плащания ([...] евро на година), както и плащането, фиксирано в третото маркетингово споразумение (допълнителното споразумение към първото маркетингово споразумение) между LV и DMG (еднократна сума от [...] евро). За разлика от нея Комисията взема предвид също и плащанията, фиксирани във второто маркетингово споразумение между DMG и AMS ([...] евро на година). Австрия е обяснила, че не е включила тези плащания, защото това споразумение е заменено от трето и не е влизало в сила. Комисията констатира, че Австрия не е представила първични отчетни документи, а само се е позовала на липсата на съответните платежни документи в отчетната ведомост на KFBG, за да докаже, че KFBG не е извършила плащания в рамките на второто маркетингово споразумение. Дори ако се предположи, че Австрия си спомня правилно фактическите обстоятелства, Комисията ще включи в анализа второто маркетингово споразумение, тъй като стопански субект в условията на пазарна икономика не би имал причина при подписването на споразумението през февруари 2002 г. да очаква или предвижда, че по-късно то няма да бъде изпълнено и няма да бъдат извършвани плащания. При проверката на споразуменията един стопански субект в условията на пазарна икономика би трябвало да изхожда от ситуацията към момента на подписването им, и по-конкретно от наличната тогава информация и предвидимо развитие. Следователно второто маркетингово споразумение следва да се вземе предвид при предварителния анализ.

- (382) С оглед на необходимите промени Комисията извърши собствен анализ. В него директно беше взет представения от Австрия анализ на допълнителната рентабилност, като беше коригиран, доколкото това беше необходимо, както е обобщено в таблица 10.

Таблица 10

Допълнителна рентабилност при договорите с Ryanair, LV и AMS от 2002 г., след корекция от Комисията

| | | |
|--------------------------------------|------|--------------------------|
| Срок: 5 години | | |
| Капитализиран лихвен процент: | 8 % | |
| Стимул за пътници: | 0,00 | |
| Ежедневни полети: | 348 | Ротации на година |
| Самолет (B737-800): | 189 | Места |
| Максимално излетно тегло (B737-800): | 75 | Максимално излетно тегло |

Изчислителен модел

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Ротации | 348 | 348 | 348 | 348 | 348 |
| Коефициент на натоварване | 70 % | 70 % | 70 % | 70 % | 70 % |
| Излитачи пътници | 46 040 | 46 040 | 46 040 | 46 040 | 46 040 |
| Продължителност 5 години | юли 2002 г. —юни 2003 г. | юли 2003 г. —юни 2004 г. | юли 2004 г. —юни 2005 г. | юли 2005 г. —юни 2006 г. | юли 2006 г. —юни 2007 г. |
| На ротация [...] евро | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| На изпиташ пътник [...] евро | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Приходи от въздухоплавателни дейности | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителни приходи | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Маркетингово споразумение LV — DMG | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Маркетингово споразумение AMS — DMG | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнително споразумение LV — DMG | | [...] | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Проектни разходи въз основа на пределни разходи | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Austro Control — контрол на въздушното движение | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи (2002) | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Съпътстващи разходи | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителен паричен поток | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Коефициент на дисконтиране | | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Нетна настояща стойност | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

7.4.3.5. Заключение относно икономическото предимство

(383) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за подписаните през 2002 г. споразумения с Ryanair, LV и AMS, е отрицателен, Комисията стига до заключението, че при сключването на тези споразумения KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика. Летището не е могло да предполага, че ще покрива допълнителните разходи, произтичащи от тези споразумения. Тъй като KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, чрез решението си да подпише споразуменията при тези условия то е предоставило на Ryanair, LV и AMS икономическо предимство. Аргументът на Австрия, че KFBG е обявило обществени поръчки за сключване на споразумения за отделните маршрути, не изключва наличието на констатираните от Комисията предимства. Стопански субект в условията на пазарна икономика, който експлоатира дадено летище, по принцип може да обяви открита обществена поръчка, за да предостави на авиокомпания финансови стимули за увеличаване на обема на трафика. Това е така, защото откритата обществена поръчка може да бъде подходящо средство за максимално увеличаване на генерираните чрез подобни стимули печалби. Когато летищният оператор обаче не може да е сигурен предварително при нито една от подадените оферти в хода на една такава процедура за обществена поръчка, че тя ще увеличи рентабилността на летището, стопански субект в условията на пазарна икономика не би сключил споразумение дори с участника, който е спечелил поръчката, тъй като сключването на споразумение, което води до намаляващи печалби или до нарастващи загуби, не е разумно от икономическа гледна точка ⁽⁶¹⁾. Когато публична организация на държава членка вземе решение по политически причини да субсидира определена дейност и например обяви размера на тази субсидия, възлагането чрез процедура за обществена поръчка не изключва наличието на държавна помощ, а може само да намали размера на субсидията ⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Вж. Насоките за въздухоплаването от 2014 г., т. 63.

⁽⁶²⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (2016/С 262/01), (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1), т. 89.

7.4.4. Избирателност

- (384) Икономическото предимство е било предоставено изборително, тъй като от него се е възползвала само една авиокомпания, а именно Ryanair.
- (385) В тази връзка възражението на Австрия, че отстъпките от летищните такси, предоставени на авиокомпаниите, които извършват полети от Клагенфурт, не са били изборителни, трябва да бъде отхвърлено. Австрия възрази, че отстъпките са били на разположение на всички авиокомпании, които са имали желание да извършват дейност от Клагенфурт, поради което те са били изборителни.
- (386) Комисията констатира, че отделните споразумения с Ryanair се различават от тарифата на таксите и от споразуменията с други авиокомпании и следователно те съдържат индивидуално договорени условия.

7.4.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (387) За дадена мярка, която е предоставена от държавата, се счита, че нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато може да подобри положението на получателя в сравнение с други конкурентни предприятия в търговията в рамките на Съюза. Поради това на практика може да се приеме, че нарушаване на конкуренцията вече е налице, когато дадена държава членка предостави помощ на предприятие, което се конкурира или може да се конкурира с други предприятия на конкурентни пазари. Съгласно установената съдебна практика на европейските съдилища предоставянето на помощ в полза на предприятия, развиващи дейност на вътрешния пазар, може да окаже въздействие върху търговията между държавите членки.
- (388) След влизането в сила на третия пакет за либерализирането на въздушния транспорт на 1 януари 1993 г. ⁽⁶³⁾ авиокомпаниите могат свободно да извършват полети по вътрешноевропейски маршрути. Съдът констатира следното:

„Когато едно предприятие действа в сектор, [...] където съществува ефективна конкуренция сред производителите в различните държави членки, всяка помощ, оказвана на това предприятие от страна на публичноправните органи, може да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията дотолкова, че поддържането му на пазара пречи на конкурентните предприятия от други държави членки да увеличават пазарния си дял и намалява шансовете им да увеличат износа си.“ ⁽⁶⁴⁾

- (389) Комисията констатира, че предприятието KFBG/DMG е предоставило на Ryanair, LV и AMS изборително предимство. Авиокомпания Ryanair и нейните дъщерни дружества действат на конкурентен пазар на територията на цялата Общност и предоставеното ѝ предимство е можело да подобри конкурентната им позиция на този пазар. Оттук Комисията стига до заключението, че предимството, предоставено на Ryanair, LV и AMS, е възможно да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

7.4.6. Заключение

- (390) Горепосочените причини дават основание на Комисията да констатира, че въз основа на споразуменията от 2002 г. Ryanair, LV и AMS са получили държавни помощи в размер на [...] евро (нетна настояща стойност).

7.5. Споразуменията с Ryanair и AMS от 2006 г.

7.5.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (391) Ryanair предоставя услуги за въздушен превоз, а AMS предоставя маркетингови услуги. Предоставянето на такива услуги е стопанска дейност. Следователно Ryanair и AMS са предприятия по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.5.2. Държавни ресурси и вменитост на държавата

- (392) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на отговорността на държавата. Относно критериите за оценка на наличието на държавни ресурси и вменитостта на държавата се посочват съображения 224—232.

⁽⁶³⁾ Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8) и Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15).

⁽⁶⁴⁾ Решение от 21 март 1991 г., Италия/Комисията, С-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, т. 26.

- (393) Комисията констатира, че KFBG/DMG е 100 % собственост на държавата. До 2003 г. дяловете са били собственост на Република Австрия (60 %), федерална провинция Каринтия (20 %) и град Клагенфурт (20 %). През април 2003 г. федералната провинция Каринтия е поела дяловете на Република Австрия. Така от 2003 г. дяловете са били притежавани от федерална провинция Каринтия (80 %) и град Клагенфурт (20 %). Следователно KFBG/DMG трябва да се разглеждат като публични предприятия по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията, чиито ресурси са държавни.
- (394) Освен това споразуменията с Ryanair, AMS и LV от 2006 г. следва да бъдат приписани на отговорността на държавата. Относно общото обвързване на провинция Каринтия с дейностите на летището, и по-конкретно със сключването на маркетинговото споразумение с авиокомпаниите вж. съображение 314 и следващите.
- (395) Освен това Австрия потвърди изрично това обвързване, като направи препратка и към споразуменията от 2006 г. с Ryanair и AMS.
- (396) В светлината на тези съображения Комисията счита, че са налице достатъчно признаци, за да се констатира, че сключването на споразуменията между KFBG/DMG и Ryanair/AMS от 2006 г. може да бъде приписано на отговорността на държавата.

7.5.3. Икономическо предимство

7.5.3.1. Принцип на стопански субект в условията на пазарна икономика

- (397) Относно настоящата липса на сравними летища и споразумения и предварителния анализ на допълнителната рентабилност при споразуменията от 2006 г. се посочва оценката в съображения от (261) до (278).
- (398) Във връзка със сравнението на KLU с други летища Ryanair представи проучването на Охега от 4 юли 2011 г. Това проучване съдържа само сравнение на таксите, които Ryanair е трябвало да плаща на летища [...] и [...] и на таксите, които Ryanair е плащала на KLU в рамките на споразуменията за летищни услуги. В проучването не е направен никакъв опит да се вземат предвид специфичните споразумения за маркетингови услуги на KLU в сравнение с евентуални аналогични споразумения, предложени на други летища. Споразуменията за маркетингови услуги е трябвало обаче да бъдат проверени за всеки съответен маршрут, посочен във въпросните споразумения, заедно със съответните споразумения за летищни услуги. Следователно посочените в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. аспекти не отговарят на главното условие за сравнителния анализ, а именно „достатъчно точно определяне на разглежданите икономически дейности“, което би позволило да се идентифицират сравними участници на пазара.
- (399) Освен това в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. не са установени надеждни референтни стойности за пазарните цени на летищни услуги. В проучването се посочва, че докато повечето от избраните референтни летища са частна собственост и са финансирани от частни средства или действат по друг начин като инвеститор в условията на пазарна икономика, летище [...] е собственост на Manchester Airports Group, чиито мажоритарен дял от своя страна е собственост на държавата, при което в проучването на Охега от 4 юли 2011 г. не се изтъква, че летище [...] се експлоатира на пазарен принцип. Относно летище [...] в проучването се казва, че то е било изцяло частна собственост; при това обаче е пропуснато да се спомене, че летище [...] е било на загуба, преди да бъде продадено през 2013 г., което поражда въпроса дали ниските летищни такси от [...], посочени като референтни стойности, биха били убедителни за стопански субект в условията на пазарна икономика.

7.5.3.2. Прилагане на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика – съвместна оценка на споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги

- (400) Комисията стига до извода, че при проверката въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика споразумението за летищни услуги между Ryanair и KFBG, от една страна, и споразумението за маркетингови услуги между DMG и AMS, от друга страна, трябва да бъдат оценени заедно като една мярка.
- (401) Както в случая със споразуменията от 2002 г., в действителност са налице множество признаци за това, че споразуменията от 2006 г. следва да се оценяват като една мярка, тъй като те са сключени в рамките на една сделка.
- (402) Първо, маркетинговото споразумение се основава на задължението на Ryanair да обслужва редовен маршрут между STN и KLU Това твърдение е препратка към споразумението за летищни услуги между Ryanair и KFBG и отново показва, че споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги са неразделно свързани помежду си.
- (403) Второ, споразуменията по същество са подписани от едни и същи страни. Относно дъщерното дружество AMS на Ryanair и дъщерното дружество DMG на KFBG Комисията посочва съображение (326).

- (404) Трето, и в двете споразумения като край на срока на действие е фиксирана датата 21 април 2007 г., т.е. и двете са имали еднакъв срок на действие. Едновременното изтичане на срока на действие на споразуменията също показва, че двете са свързани помежду си и са зависими едно от друго.
- (405) Следователно споразумението за маркетингови услуги, сключено между DMG и AMS, е неразделно свързано със споразумението за летищни услуги, подписано от Ryanair и DMG. Горните съображения показват, че без споразумението за летищни услуги споразумението за маркетингови услуги не би било сключено. В действителност в споразумението за маркетингови услуги се посочва изрично, че то е обвързано с редовни полети по маршрута между STN и KLU, които се осъществяват три пъти седмично, и по същество предвижда маркетингови услуги, които се предоставят чрез уебсайта за пътувания www.ryanair.com и служат за рекламиране на въздушния маршрут между STN и KLU.
- (406) Поради тези причини Комисията счита, че е целесъобразно да се анализират съвместно споразумението за летищни услуги от 23 август 2006 г. и споразумението за маркетингови услуги от 21 декември 2006 г., за да се определи дали те представляват държавна помощ или не.
- (407) В мнението си относно решението за разширяване на процедурата Австрия се съгласи с избора в него подход за съвместна проверка на споразумението за летищни услуги и сключеното едновременно с него споразумение за маркетингови услуги.
- (408) За разлика от това някои заинтересовани страни, по-специално Ryanair и AMS, оспориха този подход, като считаха, че договорите за маркетингови услуги следва да бъдат анализирани отделно. В своето мнение относно решението за разширяване на процедурата Ryanair възрази срещу съвместната оценка на споразумението за летищни услуги и споразуменията за маркетингови услуги (като направи препратка към предишни изказвания по темата)⁽⁶⁵⁾, тъй като те били подписани от различни организации и не били свързани помежду си. Сключването на маркетингово споразумение не било условие за обслужването на маршрути от страна на Ryanair до или от дадено летище.
- (409) Освен това фактическите обстоятелства потвърждават, че избраният в решението за разширяване на процедурата и одобрен от Австрия подход е убедителен, както е доказано в съображения 324—333. Поради това споразумението за летищни услуги и споразумението за маркетингови услуги следва да бъдат проверявани съвместно.

7.5.3.3. Времени диапазон за оценка на допълнителните разходи и приходи

- (410) При оценката на допълнителните разходи и приходи стопански субект в условията на пазарна икономика ще изхожда от срока на действие на споразуменията. Този временен диапазон изглежда реалистичен с оглед на изложеното в съображения 368—369.
- (411) При определянето на временния диапазон за оценката на въпросните споразумения стопански субект в условията на пазарна икономика би взел като отправна точка датата на подписване на маркетинговото споразумение (21 декември 2006 г.), което допълва споразумението за летищни услуги. И двете споразумения са приключили на 21 април 2007 г.
- (412) Един благороден стопански субект в условията на пазарна икономика не би взел под внимание предвидената в две от споразуменията възможност за тяхното удължаване. Към момента на подписването той не би имал достатъчно основание да смята, че може да разчита на удължаване с няколко години, когато става въпрос за нискотарифна авиокомпания. Затова оценката би се отнасяла за периода до 21 април 2007 г.

7.5.3.4. Оценка

- (413) С оглед на оценяването на разглежданите споразумения се посочват констатациите в съображения 373—377.
- (414) По искане на Комисията Австрия изготви общ преглед на допълнителните разходи и приходи, които е можело да се очакват към момента на сключване на въпросните споразумения. За всяко от споразуменията Австрия представи съответните данни, които са обобщени в таблица 11.

Таблица 11

Допълнителна рентабилност при договорите с Ryanair и AMS от 2006 г., изготвено от Австрия

| | |
|-------------------------------|-----|
| 4 месеца | |
| Капитализиран лихвен процент: | 8 % |

⁽⁶⁵⁾ Вж. например отговор на въпрос 4 от мнението на Ryanair от 4 юли 2011 г.

| | |
|--------------------------------------|------|
| Стимул за пътници: | 7,62 |
| Полети 3 пъти седмично | 54 |
| Самолет (B737-800): | 189 |
| Максимално излетно тегло (B737-800): | 67 |

Изчислителен модел

| Очаквани стойности според споразуменията | | |
|--|--|-------------------|
| Ротации | | 54 |
| Коефициент на натоварване | | 85 % |
| Излитаци пътници | | 8 675 |
| | | Стимул за пътници |
| Стимули | | 7,62 |
| 4 месеца | | 1 |
| Тарифа за кацане | | [...] |
| Обслужване на перона | | [...] |
| Обслужване на въздушното движение | | [...] |
| Въздушна инфраструктура | | [...] |
| Наземна инфраструктура | | [...] |
| Тарифа за пътници | | [...] |
| Стимул | | [...] |
| Приходи общо | | [...] |
| | | |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник | | [...] |
| | | |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности | | [...] |
| Допълнителни приходи по проекта | | [...] |
| Приноси за маркетинг на AMS | | [...] |
| (споразумение от 21 декември 2006 г.) | | |
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | | [...] |
| Такса за сигурност 8 евро | | [...] |

| Очаквани стойности според споразуменията | | |
|--|-------|----------------------------|
| Проектни разходи съгласно ВАР 2005 | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] |
| Проектни разходи | | |
| Паричен дефицит | | |
| Такси според споразумението | | |
| Тарифа за кацане | [...] | на междуполетна подготовка |
| Обслужване на перона | [...] | на междуполетна подготовка |
| Обслужване на въздушното движение | [...] | на междуполетна подготовка |
| Въздушна инфраструктура | [...] | на междуполетна подготовка |
| Наземна инфраструктура | [...] | на излитащ пътник |
| Тарифа за пътници | [...] | на излитащ пътник |
| Координиране на слот | [...] | на междуполетна подготовка |
| Такса за сигурност | [...] | на излитащ пътник |
| Стимул за пътници | [...] | на излитащ пътник |
| Такса АСГ | [...] | на междуполетна подготовка |

(415) При изготвянето на таблица 11 Австрия е взела предвид следните съображения:

- Очакваният допълнителен обем на трафика, т.е. очакваният допълнителен пътнически поток, е изчислен въз основа на предвидения брой полети седмично (54 ротации в предвидения времеви диапазон със 189 места, максимална маса при излитане 67 t и коефициент на натоварване 85 %) и въз основа на срока на действие на споразумението за летищни услуги с Ryanair. В резултат на това Австрия е посочила 8 675 пътници за предвидения времеви диапазон.
- Очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности (такси за наземно обслужване и кацане въз основа на тогавашните летищни такси) са изчислени за четиримесечния срок на действие на споразумението за летищни услуги съгласно договорените с Ryanair условия. Като допълнителни приходи Австрия е задала общо [...] евро за четирите месеца.
- Към общите приходи от въздухоплавателни дейности от [...] евро Австрия е обяснила, че тази цифра включва намаление въз основа на схемата за стимулиране на KFBG за авиокомпаниите, която е влязла в сила на 1 септември 2005 г. Целта на схемата за стимулиране е била да засили и гарантира въздушните маршрути с помощта на стимул за пътници. Прилагането на този стимул е довело до намаляване с [...] евро.
- Очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности (такси за паркиране, изразходвани средства на терминалите и т.н.) са изчислени за целия срок на споразумението за летищни услуги. В анализа си Австрия е заложила [...] евро на излитащ пътник, като за основа е взела средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник за периода 2001—2005 г. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро за четирите месеца.
- Като очаквани допълнителни разходи, т.е. разходи, възникнали при алтернативния сценарий вследствие на неизпълнение на сделката с Ryanair и AMS, Австрия е посочила следните плащания:
 - фиксираните в маркетинговото споразумение между AMS и DMG плащания ([...] евро на година),

- плащания към трета страна (Tyrolean Airways), която действа като подизпълнител за услуги за наземно обслужване, както е изложено в съображение (379), буква ц). Австрия е посочила плащания от [...] евро на година,
 - плащания за мерки за сигурност към съответните австрийски органи: таксата за сигурност в размер на [...] евро на година е взета предвид, тъй като в споразумението между KFBG и Ryanair е било фиксирано, че KFBG следва да заплаща тази такса,
 - допълнителни експлоатационни разходи въз основа на очаквания допълнителен обем на трафика по време на срока на действие на споразумението: [...] евро на допълнителна ротация и на тон максимална маса при излитане, както и [...] евро на всеки допълнителен излиташ пътник. Австрия е обяснила, че това са най-добрите оценки за двете стойности, които биха могли да се приложат за предварителна оценка от стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на подписване на споразуменията. Тези стойности са изведени от съществуващата от 2005 г. система за изчисляване на разходите (BAB 2005), която регистрира разходните позиции тарифа за кацане, тарифа за пътници и такса за обслужване на перона. Системата за изчисляване на разходите BAB 2005 отразява по-конкретно различните първични, вторични и общи разходи, които се добавят към съвкупните разходи. Австрия подробно е обяснила процедурата, по която KFBG е извеждала допълнителните разходи от определени центрове за първични разходи.
- е) Австрия е обяснила, че през декември 2006 г. KFBG не е очаквало допълнителни инвестиционни разходи вследствие на допълнителния обем на трафика. По това време летище KLU е разполагало със значителен резервен капацитет, който е щял да бъде използван за поемане на допълнителния обем на трафика. Терминалът на KLU е имал общ капацитет от 600 000 пътници на година, а в края на 2006 г. на KLU са били обслужени около 409 000 пътници. Поради това очакваният допълнителен обем на трафика от 23 000 пътници не е изисквал инвестиции, тъй като наличният терминал е можел да поеме такъв брой пътници.
- ж) Като сконтов лихвен процент KFBG е избрала публикуваната и използваната от летище Виена ставка от 8 %.
- (416) След проверка на предоставената от Австрия информация Комисията стигна до извода, че при оценката на броя на пътниците и полученото от това изчисление на очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия следва солиден подход. Същото важи за очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности, намалението вследствие на схемата за стимулиране, очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности, допълнителните разходи за наземно обслужване от трета страна и разходите за плащания към Austro Control. Също и оценките на допълнителните експлоатационни разходи на ротация и на пътник, както и сконтовият лихвен процент от 8 %, показват един добре обоснован подход. Като се вземат предвид наличните данни за очаквания допълнителен обем на трафика, обяснението на Австрия относно допълнителните инвестиционни разходи също изглежда правдоподобно.

7.5.3.5. Заключение относно икономическото предимство

- (417) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за подписаните през 2006 г. споразумения с Ryanair и AMS е отрицателен, Комисията стигна до извода, че при сключването на тези споразумения KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, Летището не е могло да предполага, че ще покрива допълнителните разходи, произтичащи от тези споразумения. Тъй като KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, чрез решението си да подпише споразуменията при тези условия то е предоставило на Ryanair и AMS икономическо предимство.
- (418) Този резултат при споразуменията от 2006 г. не е в противоречие с факта, че схемата за стимулиране от 2005 г. (която е била приложена към споразуменията от 2006 г.) сама по себе си не е била обвързана с икономическо предимство, както е изложено в съображения 261—288. Споразуменията от 2006 г. се състоят в това, че тази схема се комбинира с маркетингово споразумение. Следователно споразуменията от 2006 г. се различават от обичайното прилагане на схемата за стимулиране от 2005 г. Размерът на тази разлика представлява икономическото предимство при споразуменията от 2006 г.

7.5.4. Избирателност

- (419) Икономическото предимство е предоставено избирателно, тъй като от него се е възползвала само една авиокомпания, а именно Ryanair. В тази връзка Комисията констатира също, че споразуменията с Ryanair от 2006 г. се различават както от тарифата на таксите, така и от споразуменията с другите авиокомпании.

7.5.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (420) Комисията стигна до извода, че предоставеното на Ryanair и AMS предимство може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, както е изложено в съображения 387—389.

7.5.6. *Заключение*

- (421) Горепосочените причини дават основание на Комисията да констатира, че Ryanair и AMS са получили държавни помощи в размер на 141 326 евро.

7.6. **Споразумението с HLX от 2003 г.**

7.6.1. *Стопанска дейност и понятие за предприятие*

- (422) Като предоставя услуги за въздушен превоз, HLX извършва стопанска дейност и следователно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.6.2. *Държавни ресурси и вменитост на държавата*

- (423) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на отговорността на държавата. Относно критериите за оценка на наличието на държавни ресурси и вменитостта на държавата се посочват съображения 224—232.
- (424) Комисията констатира, че KFBG/DMG е 100 % собственост на държавата. До 2003 г. дяловете са били собственост на Република Австрия (60 %), федерална провинция Каринтия (20 %) и град Клагенфурт (20 %). През април 2003 г. федералната провинция Каринтия е поела дяловете на Република Австрия. Така от 2003 г. дяловете са били притежавани от федерална провинция Каринтия (80 %) и град Клагенфурт (20 %). Следователно KFBG/DMG трябва да се разглеждат като публични предприятия по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията, чиито ресурси са държавни.
- (425) Освен това споразумението с HLX от 2003 г. следва да се припише на отговорността на държавата по причините, разяснени в съображение 314. Австрия също така потвърди изрично активното участие на провинция Каринтия и град Клагенфурт при сключването на споразуменията от 2003 г. с HLX.
- (426) В допълнение, разходите по споразуменията от 2003 г. са били поемани от провинция Каринтия и град Клагенфурт (вж. раздел 7.1), което Комисията счита за поредната ясна индикация за вменитостта на държавата, както е разяснено в съображение 314.
- (427) Оттук Комисията стига до извода, че сключването на споразумението между KFBG/DMG и HLX от 2003 г. следва да бъде приписано на отговорността на държавата.

7.6.3. *Икономическо предимство*

7.6.3.1. *Принцип на стопански субект в условията на пазарна икономика*

- (428) Относно настоящата липса на сравними летища и споразумения и предварителния анализ на допълнителната рентабилност при споразуменията от 2006 г. се посочва оценката в съображения 261—278.

7.6.3.2. *Времеви диапазон за оценка на допълнителните разходи и приходи*

- (429) При оценката на допълнителните разходи и приходи стопански субект в условията на пазарна икономика ще изходи от срока на действие на споразуменията. Този времеви диапазон изглежда реалистичен с оглед на изложеното в съображения 368—369.
- (430) При определянето на времеви диапазон за оценката на въпросните споразумения стопански субект в условията на пазарна икономика би взел като отправна точка датата на началото на сътрудничеството и обслужването на редовните полети по маршрута от страна на HLX, т.е. 30 август 2003 г. Макар че официалното подписване на договора е станало едва по-късно, наличната информация показва, че страните фактически са договорили съдържанието на споразумението преди датата, на която е било поето обслужването на полетите съгласно споразумението. Споразумението е приключило на 31 март 2008 г.
- (431) Един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика не би взел под внимание възможността за удължаване на споразумението. Към момента на подписването той не би имал достатъчно основание да смята, че може да разчита на удължаване, когато става въпрос за нискотарифна авиокомпания. Затова оценката би се отнасяла за периода до 31 март 2008 г.

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Приходи от невъздухоплавателни дейности | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Приходи на проекта | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Обеми маркетингови услуги според договора за сътрудничество | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Корекция, тъй като са представени под проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Корекция, тъй като са представени под проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| (Austro Control — контрол на въздушното движение) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| (Такса за сигурност) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи подход съгласно BAB 2002 | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Сума на проектните разходи | | | | | | [...] |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | | [...] | |

(434) При изготвянето на таблица 12 Австрия е взела предвид следните съображения:

- Очакваният допълнителен обем на трафика, т.е. очакваният допълнителен пътничкопоток, е изчислен въз основа на предвидения брой полети годишно (996 ротации за предвидения период на година с изключение на 770 ротации през първата година и 655 ротации през последната година, 148 места, максимална маса при излитане 68 т и коефициент на натоварване 70 %) и въз основа на срока на действие на споразумението за летищни услуги с HLX.
- Очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности (такси за наземно обслужване и кацане въз основа на тогавашните летищни такси) са изчислени за срока на действие на споразумението за летищни услуги съгласно договорените с HLX условия. Като допълнителни приходи Австрия е задала общо [...] евро.
- Очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности (такси за паркиране, изразходвани средства на терминалите и т.н.) са изчислени за целия срок на споразумението за летищни такси. Австрия е заложила в анализа си [...] евро на излитащ пътник. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро на година.
- Като допълнителни приходи Австрия е взела под внимание в анализа си и плащанията на провинция Каринтия към KFBG ([...] евро).

- д) Като очаквани допълнителни разходи, т.е. разходи, възникнали при алтернативния сценарий вследствие на неизпълнение на сделката с HLX, Австрия е посочила следните плащания:
- фиксираните в маркетинговото споразумение между KFBG и HLX плащания за маркетингови услуги: [...] евро през първата година, [...] евро през следващите години и [...] евро през последната година,
 - плащания към трета страна (Tyrolean Airways), която действа като подизпълнител за услуги за наземно обслужване, както е изложено в съображение 379, буква д). Австрия е посочила плащания от [...] евро на година,
 - плащания за мерки за сигурност към съответните австрийски органи: таксата за сигурност в размер на [...] евро на година е взета предвид, тъй като в споразумението между KFBG и HLX е било фиксирано, че KFBG следва да заплаща тази такса. Също така е взета предвид таксата за Austro Control в размер на [...] евро на година, тъй като тя е следвало да се заплаща от KFBG съгласно споразумението,
 - допълнителни експлоатационни разходи за очаквания допълнителен обем на трафика по време на срока на действие на споразумението: [...] евро на допълнителна ротация и на тон максимална маса при излитане, както и [...] евро на всеки допълнителен излиташ пътник. Австрия е обяснила, че това са най-добрите оценки за двете стойности, които биха могли да се приложат за предварителна оценка от стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на подписване на споразуменията. Тези стойности са изведени от съществуващата от 2002 г. система за изчисляване на разходите (BAG 2002), която регистрира разходните позиции тарифа за кацане, тарифа за пътници и такса за обслужване на перона. Системата за изчисляване на разходите BAG 2002 отразява по-конкретно различните първични, вторични и общи разходи, които се добавят към съвкупните разходи. Австрия подробно е обяснила процедурата, по която KFBG е извеждала допълнителните разходи от определени центрове за първични разходи.
- е) Австрия е обяснила, че през август 2003 г. KFBG не е очаквало допълнителни инвестиционни разходи вследствие на допълнителния обем на трафика. По това време летище KLU е разполагало със значителен резервен капацитет, който е щял да бъде използван за поемане на допълнителния обем на трафика. Терминалът на KLU е имал общ капацитет от 600 000 пътници на година, а в края на 2002 г. на KLU са били обслужени около 220 000 пътници. Поради това очакваният допълнителен обем на трафика от 103 000 пътници не е изисквал инвестиции, тъй като наличният терминал е можел да поеме такъв брой пътници.
- ж) Като скотов лихвен процент KFBG е избрало публикуваната и използваната от летище Виена ставка от 8 %, която се е използвала обичайно за финансовите отчети на KFBG.
- (435) Комисията стигна да извода, че при оценката на броя на пътниците и полученото от това изчисление на очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия следва солиден подход. Същото важи за допълнителните разходи за наземно обслужване от трета страна и за разходите за плащания към Austro Control. Също и оценките на допълнителните експлоатационни разходи на ротация и на пътник, както и скотовият лихвен процент от 8 %, показват един добре обоснован подход. Като се вземат предвид наличните данни за очаквания допълнителен обем на трафика, обяснението на Австрия относно допълнителните инвестиционни разходи също изглежда правдоподобно.
- (436) След като Комисията провери данните, посочени от Австрия, не може да се съгласи по някои точки от анализа и поради това ще предприеме следните промени:
- а) За очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия е посочила оценъчна стойност от [...] евро на излиташ пътник, която е изведена от средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник през периода 2000—2004 г. В действителност един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, предприел анализ на споразумението от 2003 г. през август 2003 г., вместо това би взел като основа средните приходи от периода, непосредствено преди влизане в сила на споразумението, т.е. 1999—2002 г. От предоставената от Австрия информация излиза, че тази средна стойност за периода 1999—2002 г. е била [...] евро. Поради това Комисията задава стойност от [...] евро на излиташ пътник в настоящия анализ. Това води до нов коригиран резултат в размер на [...] евро на година.
 - б) За разлика от Австрия, въз основа на вече изложените причини (вж. съображение 381), Комисията е на мнение, че плащанията в размер на [...] евро на година, които KFBG е получавало от провинция Каринтия като оперативна помощ за финансиране на споразумението с HLX от 2003 г. (вж. раздел 7.1), не може да бъдат включени като допълнителни приходи.
- (437) Комисията коригира също и сумите на плащанията за маркетингови услуги, тъй като посочените стойности не са съответствали в фиксирания в споразумението от 24 май 2004 г. Това означава, че за плащанията за маркетингови услуги Комисията използва точно посочените в споразумението.

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| (Austro Control — контрол на въздушното движение) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| (Такса за сигурност) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи; подход съгласно ВАВ 2002 | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Сума на проектните разходи | | | | | | [...] |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран отрицателен резултат в размер на (в евро) | | | | | | [...] |

7.6.3.4. Заключение относно икономическото предимство

- (439) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за подписаното през 2003 г. споразумение с HLX, е отрицателен, Комисията счита, че при сключването на тези споразумения предприятието KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика. Летището не е могло да предполага, че ще покрива допълнителните разходи, произтичащи от тези споразумения. Тъй като KFBG/DMG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, чрез решението си да подпише споразумението при въпросните условия то е предоставило на HLX икономическо предимство.

7.6.4. Избирателност

- (440) Икономическото предимство е предоставено избирателно, тъй като от него се е възползвала само една авиокомпания, а именно HLX. В тази връзка Комисията констатира също, че споразумението с HLX от 2003 г. се различава както от тарифата на таксите, така и от споразуменията с другите авиокомпании.

7.6.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (441) Комисията стигна до извода, че предоставеното на HLX предимство може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, както е аргументирано в съображения 387—389.

7.6.6. Заключение

- (442) Горепосочените причини дават основание на Комисията да констатира, че HLX е получила държавни помощи в размер на [...] евро (нетна настояща стойност).

7.7. Споразумението с TUIfly от 2008 г.

7.7.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (443) Като предоставя услуги за въздушен превоз, TUIfly извършва стопанска дейност и следователно представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.7.2. Държавни ресурси и вменност на държавата

- (444) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на отговорността на държавата. Относно критериите за оценка на наличието на държавни ресурси и вменността на държавата се посочват съображения 224—232.
- (445) Комисията констатира, че KFBG/DMG принадлежи 100 % на държавата, а именно 20 % на град Клагенфурт и 80 % на KLN. Както е изложено в съображения 24—26, KLN е било юридическо лице на публичното право *sui generis*. Следователно KFBG/DMG трябва да се разглежда като публично предприятие по смисъла на член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО. По мнението на Комисията, оттук следва, че всяко предимство, предоставено с ресурси на KFBG/DMG, означава загуба на държавни ресурси и съответно представлява прехвърляне на държавни ресурси, както е аргументирано в съображение 313.
- (446) Споразумението с TUIfly от 2008 г. също следва да бъде вменено на държавата. Както е изложено в съображения 228—232, решенията на KLN и град Клагенфурт е следвало да бъдат вменени на държавата. Двата съдружници на KFBG са назначили надзорния съвет на KFBG/DMG (който от своя страна назначава управителния съвет), което е довело до това, че надзорният съвет (и управителният съвет) на KFBG е отразявал също и съотношението на силите на представените в парламента на Каринтия партии. Освен това за инвестиционни решения на управителния съвет на стойност над 50 000 евро, във всички случаи се е изисквало съгласието на надзорния съвет. Съгласно член 5 от устава KLN е подлежало на постоянния надзор на провинция Каринтия. Правителството на провинция Каринтия е трябвало да гарантира, че всички решения на KLN са в интерес на провинцията.
- (447) При сключването на споразумението с TUIfly KFBG/DMG е застъпвало активно интереса на провинция Каринтия за съществуването и запазването на перспективно и високоэффективно летище Клагенфурт за провинция Каринтия.
- (448) Австрия обясни, че провинция Каринтия е участвала в решението за сключване на споразумението с TUIfly от 2008 г., тъй като е била добре информирана от ръководството и надзорните съвети на KLN, KFBG и DMG относно споразумението. От гледна точка на провинция Каринтия сключването на споразумението е било в интерес на провинцията. Австрия потвърди, че споразуменията между KFBG/DMG и TUIfly, по смисъла на решението по делото *Stardust Marine* ⁽⁶⁶⁾, следва да се вменят на провинция Каринтия.
- (449) В светлината на тези съображения Комисията счита, че са налице достатъчно признаци, за да се констатира, че сключването на споразумението между KFBG/DMG и TUIfly от 2008 г. следва да бъде вменено на държавата.

7.7.3. Икономическо предимство

7.7.3.1. Принцип на стопански субект в условията на пазарна икономика

- (450) Относно предварителния анализ на допълнителната рентабилност при споразумението с TUIfly се посочва оценката в съображения 263—279.

7.7.3.2. Времени диапазон за оценка на допълнителните разходи и приходи

- (451) При оценката на допълнителните разходи и приходи стопански субект в условията на пазарна икономика ще изходи от срока на действие на споразуменията. Този времеви диапазон изглежда реалистичен с оглед на изложеното в съображения 368—369.
- (452) При определянето на времевата рамка за оценката на въпросните споразумения стопански субект в условията на пазарна икономика би взел като отправна точка началната дата на сътрудничеството и на изпълнението на летищни услуги, т.е. 1 април 2008 г. Споразумението приключи на 31 март 2013 г.

7.7.3.3. Оценка

- (453) С оглед на оценяването на разглежданите споразумения се посочват констатациите в съображения от 373 до 377.
- (454) По искане на Комисията Австрия изготви общ преглед на допълнителните разходи и приходи, които е можело да се очакват към момента на сключване на въпросното споразумение. Таблица 14 съдържа обобщение.

⁽⁶⁶⁾ Решение от 16 май 2002 г., Франция/Комисията, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Принос авиокомпания — липса на оценка при brutния метод | | | | | | |
| Принос за покриване на разходите в размер на непокритите проектни разходи | | | | | | |
| Принос за покриване на разходите от провинция Каринтия и Kärntner Landesholding | | | | | | |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник | [...] | [...] | [...] | [...] | | |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Приходи от проекта | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Обеми маркетингови услуги според договора за сътрудничество | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Корекция, тъй като са представени под проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Корекция, тъй като са представени под проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| (Austro Control — контрол на въздушното движение) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Такса за сигурност | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи съгласно BAB 2007 | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Сума на проектните разходи/пределните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | | [...] | |

(455) При изготвянето на таблица 14 Австрия е взела предвид следните съображения:

- а) очакваният допълнителен обем на трафика, т.е. очакваният допълнителен пътничкопоток, е изчислен въз основа на предвидения брой полети на година (801 ротации за предвидения срок на година със 148 места, максимална маса при излитане 68 т и коефициент на натоварване 70 %) и въз основа на срока на действие на споразумението за летищни услуги с TUIfly;

- б) очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности (такси за наземно обслужване и кацане въз основа на тогавашните летищни такси) са изчислени за срока на действие на споразумението за летищни услуги съгласно договорените с TUIfly условия. Като допълнителни приходи Австрия е задала общо [...] евро;
- в) очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности (такси за паркиране, изразходвани средства на терминалите и т.н.) са изчислени за целия срок на споразумението за летищни такси. Австрия е заложила в анализа си [...] евро на излитащ пътник. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро на година;
- г) като допълнителни приходи Австрия е взела под внимание в анализа си и плащанията на провинция Каринтия към KFBG ([...] евро);
- д) като очаквани допълнителни разходи, т.е. разходи, възникнали при алтернативния сценарий вследствие на неизпълнение на сделката с TUIfly, Австрия е посочила следните плащания:
- фиксираните в маркетинговото споразумение между KFBG и TUIfly плащания за маркетингови услуги, т.е. [...] евро на година,
 - плащания към трета страна (Tyrolean Airways), която действа като подизпълнител за услуги за наземно обслужване, както е изложено в съображение 379, буква д). Австрия е посочила плащания от [...] евро на година,
 - плащания за мерки за сигурност към съответните австрийски органи: Таксата за сигурност в размер на [...] евро е взета предвид, тъй като в споразумението между KFBG и TUIfly е било фиксирано, че KFBG следва да заплаща тази такса. Също така е взета предвид таксата за Austro Control в размер на [...] евро на година, тъй като тя е следвало да се заплаща от KFBG съгласно споразумението,
 - допълнителни експлоатационни разходи въз основа на очаквания допълнителен обем на трафика по време на срока на действие на споразумението: [...] евро на допълнителна ротация и на тон максимална маса при излитане, както и [...] евро на всеки допълнителен излитащ пътник. Австрия е обяснила, че това са най-добрите оценки за двете стойности, които биха могли да се приложат за предварителна оценка от стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на подписване на споразуменията. Тези стойности са изведени от съществуващата от 2007 г. система за изчисляване на разходите (BAB 2007), която регистрира разходните позиции тарифа за кацане, тарифа за пътници и такса за обслужване на перона. Системата за изчисляване на разходите BAB 2008 отразява по-конкретно различните първични, вторични и общи разходи, които се добавят към съвкупните разходи. Австрия подробно е обяснила процедурата, по която KFBG е извеждала допълнителните разходи от определени центрове за първични разходи;
- е) Австрия е обяснила, че през април 2008 г. KFBG не е очаквало допълнителни инвестиционни разходи вследствие на допълнителния обем на трафика. По това време летище KLU е разполагало със значителен резервен капацитет, който е щял да бъде използван за поемане на допълнителния обем на трафика. Терминалът на KLU е имал общ капацитет от 600 000 пътници на година, а през 2007 г. на KLU са били обслужени 210 000 пътници. Поради това очакваният допълнителен обем на трафика от 83 000 пътници не е изисквал инвестиции, тъй като наличният терминал е можел да поеме такъв брой пътници;
- ж) като скотов лихвен процент KFBG е избрало публикуваната и използваната от летище Виена ставка от 8 %, която се е използвала обичайно за финансовите отчети на KFBG.
- (456) Комисията стигна да извода, че при оценката на броя на пътниците и полученото от това изчисление на очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия следва солиден подход. Същото важи за допълнителните разходи за наземно обслужване от трета страна и за разходите за плащания към Austro Control. Също и оценките на допълнителните експлоатационни разходи на ротация и на пътник, както и скотовият лихвен процент от 8 %, показват един добре обоснован подход. Като се вземат предвид наличните данни за очаквания допълнителен обем на трафика, обяснението на Австрия относно допълнителните инвестиционни разходи също изглежда правдоподобно.
- (457) След като Комисията провери данните, посочени от Австрия, не може да се съгласи по някои точки от анализа и поради това ще предприеме следните промени:
- а) за очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия е посочила оценъчна стойност от [...] евро на излитащ пътник, която е изведена от средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник през периода 2000—2004 г. В действителност един благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, който извърши анализ през април 2008 г. за споразумението от 2008 г., вместо това трябва да вземе като основа средните приходи от невъздухоплавателни дейности за периода непосредствено

преди сключването на споразумението, т.е. от 2003 г. до 2007 г. От предоставената от Австрия информация излиза, че тази средна стойност за периода 2003—2007 г. е била [...] евро. Поради това Комисията задава стойност от [...] евро на излитащ пътник в настоящия анализ. Това води до нов коригиран резултат от [...] евро на година;

- б) въз основа на изложените в съображение 381 причини, Комисията не е съгласна, че в анализа си Австрия третира плащанията, получени от KFBG от страна на провинция Каринтия, ([...] евро на година), като допълнителни приходи.

(458) Комисията коригира също и сумите на плащанията за маркетингови услуги, тъй като посочените стойности не са съответствали на фиксираните в споразумението от 1 април 2008 г. Това означава, че за плащанията за маркетингови услуги Комисията използва точно посочените в споразумението.

(459) Комисията коригира, доколкото беше необходимо, анализа, за да бъдат отразени необходимите промени, както е обобщено в таблица 15.

Таблица 15

Допълнителна рентабилност при договора с TUIfly от 2008 г., изготвено от Австрия и коригирано от Комисията

| | | |
|--|------|--------------------------|
| Срок на действие на договора: 5 години | | |
| Капитализиран лихвен процент: | 8 % | |
| Стимул за пътници: | 0,00 | |
| Самолет (B737-700): | 148 | Места |
| Максимално излетно тегло (B737-700): | 68 | Максимално излетно тегло |

Представяне на брутни стойности

Изчислителен модел

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------|
| | 836 | 836 | 836 | 836 | 836 | |
| | 70 % | 70 % | 70 % | 70 % | 70 % | |
| | 86 610 | 86 610 | 86 610 | 86 610 | 86 610 | |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Срок: 5 години | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Общо за проекта |
| | април 2008 г. — март 2009 г. | април 2009 г. — март 2010 г. | април 2010 г. — март 2011 г. | април 2011 г. — март 2012 г. | април 2012 г. — март 2013 г. | |
| Ротации | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Коефициент на натоварване | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Излитащи пътници | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Стимули | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Тарифа за кацане | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Обслужване на перона | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Обслужване на въздушното движение | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Въздушна инфраструктура | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Наземна инфраструктура | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Тарифа за пътници | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Стимул | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Такса за сигурност | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Такса за сигурност (Данъчна администрация — Виена) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Такса за координиране на слотове | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Предаване към SCA Виена | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Такса за запазено място — на излитащ пътник | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Предаване към подизпълнител за обработка на пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Приходи съгласно правилника за таксите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Приходи на проекта | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Плащания за маркетингови услуги според договора за сътрудничество | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, външна услуга 51 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Austro Control — контрол на въздушното движение | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Такса за сигурност | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Проектни разходи подход съгласно ВАР 2002 | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Сума на проектните разходи/пределните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | | [...] | |

7.7.3.4. Заключение относно икономическото предимство

(460) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за споразумението с TUIfly от 2008 г. е отрицателен, Комисията стига до извода, че при сключването на тези споразумения KFBG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика. Летището не е могло да предполага, че допълнителните разходи, произтичащи от тези споразумения, ще бъдат покрити. Тъй като KFBG не е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, чрез решението си да подпише споразумението при въпросните условия то е предоставило на TUIfly икономическо предимство.

7.7.4. Избирателност

- (461) Икономическото предимство е предоставено изборително, тъй като от него се е възползвала само една авиокомпания, а именно TUIfly. В тази връзка Комисията констатира също, че споразумението с TUIfly от 2008 г. се различава както от тарифата на таксите, така и от споразуменията с другите авиокомпании.

7.7.5. Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията

- (462) Комисията стига до извода, че предоставеното на TUIfly предимство може да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, както е аргументирано в съображения 387—389.

7.7.6. Заключение

- (463) Горепосочените причини дават основание на Комисията да констатира, че TUIfly е получила държавна помощ в размер на [...] (нетна настояща стойност).

7.8. Споразумението с Air Berlin от 2009 г.

7.8.1. Икономическо предимство

7.8.1.1. Принцип на стопански субект в условията на пазарна икономика

- (464) Относно предварителния анализ на допълнителната рентабилност при споразумението с Air Berlin се посочва оценката в съображения 263—279.

7.8.1.2. Времени диапазон за оценката на допълнителните разходи и приходи

- (465) При оценката на допълнителните разходи и приходи стопански субект в условията на пазарна икономика ще изходи от срока на действие на споразуменията. Този временен диапазон изглежда реалистичен с оглед на изложеното в съображения 368—369.
- (466) При определянето на времевата рамка за оценката на въпросното споразумение стопански субект в условията на пазарна икономика би взел като отправна точка началната дата на сътрудничеството и на изпълнението на летищните услуги, т.е. 25 октомври 2009 г. Срокът на споразумението е изтекъл на 31 март 2013 г.
- (467) По отношение на евентуално удължаване на споразумението следва да се отбележи, че благороден стопански субект в условията на пазарна икономика не би взел под внимание тази предвидена в споразумението възможност. Към момента на подписването той не би имал достатъчно основание да смята, че може да разчита на удължаване, когато става въпрос за нискотарифна авиокомпания. Затова оценката би се отнасяла за периода до 31 март 2013 г.

7.8.1.3. Оценка

- (468) По отношение на оценката на разглежданите споразумения се препраща към констатациите в съображения 373—377.
- (469) По искане на Комисията Австрия изготви общ преглед на допълнителните разходи и приходи, които е можело да се очакват към момента на сключване на въпросното споразумение. Таблица 16 съдържа обобщение.

Таблица 16

Допълнителна рентабилност при споразумението с Air Berlin от 2009 г., изготвено от Австрия

| | | |
|--------------------------------------|------|--------------------------|
| 3 години и 4 месеца | | |
| Капитализиран лихвен процент: | 8 % | |
| Стимул за пътници: | 0,00 | |
| Самолет (B737-700): | 148 | Места |
| Максимално излетно тегло (B737-700): | 68 | Максимално излетно тегло |

| Очаквани стойности съгласно споразуменията | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Корекция, тъй като са представена в проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Корекция, тъй като са представени в проектните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Проектни разходи въз основа на пределните разходи | | | | | | | |
| Обслужване на въздушното движение, въздушна услуга 51 % | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Austro Control | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Такса за сигурност (заплаща се изцяло от авиокомпанията) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Проектни разходи; оценка съгласно ВАВ 2002 | | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 0 | |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | 0 | |
| Сума на проектните разходи/пределните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | | | [...] | |

(470) При изготвянето на таблица 16 Австрия е взела предвид следните съображения:

- а) Очакваният допълнителен обем на трафика, т.е. очакваният допълнителен пътничкопоток, е изчислен въз основа на предвидения брой полети на година (годишно 801 ротации в предвидения период със 148 места, максимална маса при излитане 64 t и коефициент на натоварване 70 %) и екстраполиран за срока на действие на споразумението за летищни услуги с Air Berlin. В резултат на това Австрия е посочила 82 984 пътници на година за предвидения период от време;
- б) очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности (такси за наземно обслужване и кацане въз основа на тогавашните летищни такси) са изчислени за срока на действие на споразумението за летищни услуги съгласно договорените с Air Berlin условия. Като допълнителни приходи Австрия е посочила общо [...] евро;
- в) очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности (такси за паркиране, изразходвани средства на терминалите и т.н.) са изчислени за целия срок на споразумението за летищни такси. Австрия е заложила в анализа си [...] евро на излитащ пътник. В резултат на това Австрия е посочила [...] евро на година;
- г) като допълнителни приходи Австрия е взела под внимание в анализа си и плащанията на провинция Каринтия към KFVG ([...] евро);
- д) като очаквани допълнителни разходи, т.е. разходи, възникнали при алтернативния сценарий вследствие на неизпълнение на сделката с Air Berlin, Австрия е посочила следните плащания:
 - фиксираните в маркетинговото споразумение между KFVG и Air Berlin плащания за маркетингови услуги, т.е. [...] евро на година,
 - плащания към трета страна (Tyrolean Airways), която действа като подизпълнител за услуги за наземно обслужване, както е изложено в съображение 379, буква д). Австрия е посочила плащания от [...] евро на година,
 - плащанията за мерки за сигурност към съответните австрийски органи са били извършвани директно от Air Berlin, поради което не са включени като допълнителни разходи при летищния оператор,

- допълнителни експлоатационни разходи въз основа на очаквания допълнителен обем на трафика по време на срока на действие на споразумението: [...] евро на допълнителна ротация и на тон максимална маса при излитане, както и [...] евро на всеки допълнителен излитащ пътник. Австрия обясни, че това са най-добрите оценки за двете стойности, които биха могли да се приложат за предварителна оценка на стопански субект в условията на пазарна икономика към момента на подписване на споразуменията. Тези стойности са изведени от съществуващата от 2008 г. система за счетоводно отчитане на разходите (BAB 2008), която обхваща разходните позиции тарифа за кацане, тарифа за пътници и такса за обслужване на перона. Системата за счетоводно отчитане на разходите от 2008 г. отразява по-конкретно различните първични, вторични и общи разходи, които се добавят към съвкупните разходи. Австрия обясни подробно процедурата, по която KFBG е извеждала допълнителните разходи от определени позиции за първични разходи.
- е) Австрия обясни, че през октомври 2009 г. KFBG не е очаквало допълнителни инвестиционни разходи вследствие на допълнителния обем на трафика. По онова време летище KLU е разполагало със значителен резервен капацитет, като допълнителният обем на трафика е трябвало да допринесе за неговото използване. Терминалът на KLU е имал общ капацитет от 600 000 пътници на година, а в края на 2008 г. на KLU са били обслужени 180 000 пътници. Поради това очакваният допълнителен обем на трафика от 83 000 пътници не е изисквал инвестиции, тъй като наличният терминал е можел да поеме такъв брой пътници.
- ж) Като скотов лихвен процент KFBG/DMG е избрало публикуваната и използваната от летище Виена ставка от 8 %, която се е използвала обичайно за финансовите отчети на KFBG.
- (471) Комисията стигна да извода, че при оценката на броя на пътниците и полученото от това изчисление на очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности Австрия следва солиден подход. Същото важи за допълнителните разходи за наземно обслужване от трета страна и за разходите за плащанията към Austro Control. Също и оценките на допълнителните експлоатационни разходи на ротация и на пътник, както и скотовият лихвен процент от 8 %, показват един добре обоснован подход. Като се вземат предвид наличните данни за очаквания допълнителен обем на трафика, обяснението на Австрия относно допълнителните инвестиционни разходи също изглежда правдоподобно.
- (472) След като Комисията провери данните, посочени от Австрия, тя обаче не може да се съгласи по някои точки от анализа и поради това ще предприеме следните промени:
- а) За очакваните допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности Австрия е посочила оценъчна стойност от [...] евро на излитащ пътник, която е изведена от средните приходи от невъздухоплавателни дейности на пътник през периода 2000—2004 г. В действителност благоразумен стопански субект в условията на пазарна икономика, който през октомври 2009 г. е предприел анализ във връзка със споразумението от 2009 г., вместо това е трябвало да вземе като основа средните приходи от невъздухоплавателни дейности за периода 2004—2008 г. От предоставената от Австрия информация се вижда, че тази средна стойност за годините е била [...] евро. Поради това в настоящия анализ Комисията ще зададе стойност от [...] евро на излитащ пътник. Това води до нов коригиран резултат в размер на [...] евро на година;
- б) въз основа на изложените в съображение 381 причини Комисията не е съгласна с това, че в анализа си Австрия третира плащанията, получени от KFBG от страна на провинция Каринтия ([...] евро на година), като допълнителни приходи;
- в) Комисията коригира също и сумите на плащанията за маркетингови услуги, тъй като посочените стойности не са съответствали на фиксираните в споразумението от 25 октомври 2010 г. Това означава, че за плащанията за маркетингови услуги Комисията използва точно посочените в споразумението суми.
- (473) С оглед на необходимите промени Комисията коригира, доколкото беше необходимо, анализа, както е обобщено в таблица 17.

Таблица 17

Допълнителна рентабилност при договора с Air Berlin от 2009 г., изготвено от Австрия и коригирано от Комисията

| | | |
|---|------|--|
| Срок на действие на договора: 3 години и 5 месеца | | |
| Капитализиран лихвен процент: | 8 % | |
| Стимул за пътници: | 0,00 | |

| Очаквани стойности според споразуменията | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| Проектни разходи; подход съгласно ВAB 2002 | | | | | | | | |
| В зависимост от полетите | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | |
| В зависимост от пътниците | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | |
| Сума на проектните разходи/пределните разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Общо разходи | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Излишък | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | |
| Фактор на дисконтиране | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | |
| | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | | |
| Анализът на разходите и ползите дава дисконтиран положителен резултат в размер на (в евро) | | | | | | | [...] | |

7.8.1.4. Заключение относно икономическото предимство

- (474) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за споразумението с Air Berlin от 2009 г. е положителен, Комисията стига до извода, че при сключването на това споразумение предприятието KFBG/DMG е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика. Летището не е могло да предполага, че ще покрива допълнителните разходи, произтичащи от това споразумение. Тъй като KFBG/DMG е действало като стопански субект в условията на пазарна икономика, чрез решението си да подпише споразумението при въпросните условия то е предоставило на Air Berlin икономическо предимство. Освен това има основания да се счита, че през 2009 г. KFBG е следвало стратегия и дългосрочна инициатива за общата рентабилност на KLU.

7.8.2. Заключение

- (475) Въз основа на горепосочените причини Комисията стига до заключението, че Air Berlin не е получила държавна помощ.

7.9. Заключение относно наличието на помощ

- (476) Въз основа на горепосочените причини следва, че финансирането на KFBG, както и споразуменията с Ryanair и нейните дъщерни дружества, както и споразуменията с HLX и TUIfly, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8. ПРАВОМЕРНОСТ НА ПОМОЩТА

- (477) Съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС държавите членки са длъжни да уведомяват за плановете за предоставяне или изменение на държавна помощ и не могат да започнат да прилагат предложените мерки, докато тази процедура не доведе до постановяването на окончателно решение.

8.1. Финансирането на KFBG

- (478) Тъй като ресурсите за финансиране на KLU вече са били предоставени на KFBG/DMG, Комисията счита, че Австрия е нарушила забраната за прилагане съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС ⁽⁶⁷⁾.
- (479) Въз основа на съображения 480—483 може да се заключи, че по отношение на помощта, предоставена преди 31 януари 2012 г., въпросните мерки за помощ в полза на KFBG/DMG не могат да се разглеждат като освободени от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г. ⁽⁶⁸⁾,
- (480) Съгласно решението за УОИИ от 2005 г. държавна помощ, отпусната на предприятията под формата на компенсации за предоставянето на УОИИ, е освободена от задължението за уведомяване, при условие че са изпълнени посочените в него условия. По-специално с решението за УОИИ от 2005 г. държавната помощ под формата на компенсации за предоставяне на УОИИ е призната за съвместима с вътрешния пазар, при условие че е предоставена на легища, i) чиито годишен пътничкопоток не надвишава 1 000 000 пътници или ii) чиито годишен оборот преди данъците през двете финансови години преди приемането на УОИИ не е надвишавал 100 милиона евро и годишно са получавали компенсация под 30 милиона евро.

⁽⁶⁷⁾ Решение от 14 януари 2004 г., Fleuren Compost/Комисия, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставяна на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

- (481) За да се квалифицират за освобождаване, компенсациите за предоставянето на услуги от общ икономически интерес са били вземани предвид само когато са били изпълнени условията на членове 4, 5 и 6 от решението за УОИИ. В член 4 от решението за УОИИ от 2005 г. е посочено, че предоставянето на УОИИ трябва да е било възложено на съответното предприятие по силата на един или повече административни или правни акта, в които наред с другото са посочени следните елементи: видът и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга, параметрите за изчисляване, контрол и евентуална промяна на компенсациите и необходимите предпазни мерки за избягване и евентуално възстановяване на свръхкомпенсации. Съгласно член 5 от решението за УОИИ от 2005 г. размерът на компенсацията не е можел да надвишава необходимото за покриване на разходите за изпълнение на задължението за извършване на обществена услуга, като се вземат предвид реализираните при това приходи и разумна печалба. Освен това съгласно член 6 от решението за УОИИ от 2005 г. държавите членки е трябвало да извършват периодични проверки, за да се уверят, че предприятията не получават компенсации, които надвишават определения в член 5 размер.
- (482) Според Австрия експлоатацията на KLU може да се разглежда като УОИИ. Комисията обаче е на мнение, че от представената от Австрия информация не може да се заключи, че управлението на KLU може да се класифицира като УОИИ. Австрия не е дефинирала изрично въпросната УОИИ, прехвърлена на KFBG/DMG, нито е определила правила за компенсациите, които е следвало да бъдат предоставени на KFBG/DMG. Освен това KFBG/DMG не е предоставило на Комисията други документи за разясняване на обхвата на УОИИ, която е трябвало да предоставя. Поради това Комисията смята, че не е налице акт за възлагане, с който на оператора на KLU е била възложена реална УОИИ. Освен това провинция Каринтия не е представила параметри за изчисляване, контрол и евентуална промяна на компенсациите, нито необходимите предпазни мерки за избягване и евентуално възстановяване на свръхкомпенсации. Следователно не са изпълнени условията в членове 4, 5 и 6 от решението за УОИИ от 2005 г. за съдържанието на акта за възлагане.
- (483) По мнение на Комисията въз основа на това не може да се направи изводът, че KFBG/DMG е било освободено от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г.
- (484) Оттук Комисията заключава, че Австрия е нарушила забраната за прилагане съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС, и следователно въпросните мерки представляват неправомерна държавна помощ.

8.2. Споразуменията с Ryanair, LV и AMS, сключени през 2002 и 2006 г.

- (485) За държавните помощи, които са били предоставени на Ryanair и нейните дъщерни дружества на основата на споразуменията от 2002 г. и 2006 г., не е било подадено предварително уведомление. Поради това тези държавни помощи в полза на Ryanair и нейните дъщерни дружества представляват неправомерна помощ.

8.3. Споразумението с HLX от 2003 г. и споразумението с TUIfly от 2008 г.

- (486) За държавните помощи, които са били предоставени на HLX и TUIfly на основата на споразуменията от 2003 г. и 2008 г., не е било подадено предварително уведомление. Поради това те следва да се класифицират като неправомерна помощ.

9. ОЦЕНКА НА СЪВМЕСТИМОСТТА НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

9.1. Финансирането на KFBG

- (487) Член 107, параграф 3 от ДФЕС предвижда определени освобождавания от посочените в член 107, параграф 1 от ДФЕС общи разпоредби, съгласно които държавните помощи не са съвместими с вътрешния пазар. За въпросната помощ може да се направи оценка въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, в който се 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 приемат за съвместими с вътрешния пазар.

9.1.1. Съвместимост съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (488) Тъй като Австрия (също като получателите на помощта) не е изтъкнала недвусмислено, че помощта следва да се предостави директно въз основа на член 107, параграф 3 от ДФЕС, Насоките за въздухоплаването от 2014 г. представляват основа за оценката дали помощта за летищата по член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар.

- (489) Съгласно точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита, че разпоредбите относно известяване за правилата, прилагани за оценка на неправомерна държавна помощ ⁽⁶⁹⁾, не може да се приложат за дела за неправомерна държавна помощ за летища, предоставена преди 4 април 2014 г., по които все още не е прието решение. 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) за летища, дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и началото на преходния период.
- (490) В съображение 478 Комисията вече стигна до заключението, че финансовата подкрепа за KFBG/DMG преди 4 април 2014 г. представлява неправомерна държавна помощ.
- (491) С оглед на посочените в съображение 492 разпоредби на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията трябва да определи, дали въпросната мярка представлява неправомерна инвестиционна или оперативна помощ.
- (492) В съответствие с точка 25, съображение 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционната помощ се определя като „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Освен това съгласно точка 107 от Насоките инвестиционната помощ може да се отнася както за авансово плащане (за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и за помощ, изплатена под формата на периодични трансове (за покриване на капиталовите разходи, изразени в годишна амортизация и разходи за финансиране).
- (493) За разлика от тях оперативните помощи са помощи, покриващи изцяло или частично оперативните разходи на дадено летище, които се дефинират по следния начин: „разходите на летище по отношение предоставянето на летищни услуги; включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията, 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 власт“ ⁽⁷⁰⁾.
- (494) Може да се приеме, че финансовата подкрепа, използвана за покриване на годишните оперативни загуби на KFBG/DMG, натрупани вследствие на разходите във връзка с маркетинговите споразумения на KFBG с различни авиокомпани, представлява оперативна помощ в полза на KFBG/DMG.
- (495) Раздел 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. установява критериите, които Комисията ще прилага при проверката на съвместимостта на оперативните помощи с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. В съответствие с точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията прилага тези критерии по отношение на всички случаи, касаещи оперативна помощ, включително помощ в процес на уведомяване и неправомерна помощ, за която не е подадено уведомление.
- (496) Неправомерна оперативна помощ, предоставена преди датата на публикуване на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар до пълния размер на непокрытите оперативни разходи, ако са спазени следните условия ⁽⁷¹⁾:
- *принос за ясно определена цел от общ интерес*: Това условие е изпълнено, наред с другото, ако чрез помощта се увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите или се създават благоприятни условия за регионалното развитие ⁽⁷²⁾,
 - *необходимост от държавни мерки*: Помощта трябва да е насочена към ситуации, в които тя може да доведе до съществено подобрене, което не може да бъде постигнато от самия пазар ⁽⁷³⁾,
 - *пригодност на държавната помощ като инструмент*: Това условие е изпълнено, когато държавата членка може да докаже, че помощта е подходящ инструмент за постигане на преследваната цел ⁽⁷⁴⁾,

⁽⁶⁹⁾ Известие на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ (ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22).

⁽⁷⁰⁾ Точка 25, съображение 21 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷¹⁾ Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. не всички условия, изложени в раздел 5.1 от Насоките, са приложими за оперативна помощ, предоставена в миналото.

⁽⁷²⁾ Точки 137, 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷³⁾ Точки 137 и 116 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷⁴⁾ Точки 137 и 120 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- *наличие на стимулиращ ефект*: Това условие е изпълнено, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и на равнището на пътничкопотока, има вероятност обемът на стопанската дейност на съответното летище значително да намалее ⁽⁷⁵⁾,
- *пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)*: За да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност ⁽⁷⁶⁾,
- *избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки* ⁽⁷⁷⁾.

9.1.1.1. Принос за постигането на ясно определена цел от общ интерес

- (497) Целта на оперативната помощ, която е предмет на разследване и която обхваща загубите на KFBG/DMG от 2000 г. насам, както и съответния финансов принос на град Клагенфурт, провинция Каринтия и KLU (вж. таблица 2), е била да се поддържа подходящо равнище на оперативна дейност на KLU.
- (498) 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, 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.
- (499) KLU играе решаваща роля за икономическото развитие на провинция Каринтия, за която добрата свързаност с австрийската столица Виена и с най-важните бизнес центрове в Германия е от решаващо значение. Освен това KLU удовлетворява потребностите от свързаност на провинция Каринтия, особено що се отнася за туризма в сферата на летните и зимните спортове. Бизнес профилът на KLU съответства на потребностите на провинция Каринтия, тъй като предлага добра инфраструктура за редица редовни маршрути до най-важните бизнес центрове в Германия (Берлин, Хамбург, Кьолн-Бон, а в миналото и до Мюнхен), както и до Виена.
- (500) Следователно оперативната помощ за KLU е допринесла за свързването и развитието на провинция Каринтия. Според информацията, предоставена от Австрия в годишните финансови отчети на KFBG, развитието на KLU се е базирало също и на солидна прогноза за пътничкопотока.
- (501) Освен това трябва да се провери дали възможно удвояване на летищната инфраструктура би могло да е в разрез с констатацията, че експлоатацията на KLU допринася за ясно дефинирана цел от общ интерес.
- (502) В тази връзка обслужваният регион е дефиниран в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. като географски пазар, който по принцип е с радиус от 100 километра или може да бъде изминат за 60 минути с лек автомобил, автобус, обикновен или скоростен влак. В същото време Насоките за въздухоплаването от 2014 г. позволяват отклонение от стандартното определение за обслужван регион на дадено летище, за да бъдат взети предвид особеностите на отделните летища. В тази връзка размерите и формата на обслужвания регион могат да се различават между отделните летища, например в зависимост от бизнес модела, местоположението и обслужваните летища дестинации.
- (503) Въз основа на тази концепция може да се приеме, че летище Грац (128 km от Клагенфурт), летище Марибор (137 km от Клагенфурт), летище Триест (203 km от Клагенфурт) и летище Залцбург (223 km от Клагенфурт) не се намират в обслужвания район на KLU.
- (504) Летище Любляна в Словения обаче не е разположено толкова далече. Най-кратката пътна връзка от Клагенфурт до Любляна е 80 km и минава през прохода Любел в Караванке на височина от 1 068 m над морското равнище. Австрия счита за нереалистично, че това разстояние може да бъде изминато с автомобил или автобус за по-малко от 60 минути, тъй като тесният път с много завои дори и при нормални условия, но преди всичко през зимата, е труднопроходим и при това многократно бива затварян през годината заради паднали скали или земни свлачища. Най-краткият алтернативен маршрут минава през магистралата в посока Филах през тунела Караванкен — отсечка с дължина от около 130 километра. Няма високоскоростна железопътна връзка и времето за пътуване с влак е между 2 часа и 10 минути и 2 часа и 48 минути. Предвид тези географски особености може да се заключи, че летище Любляна не е разположено в обслужвания район на KLU, тъй като времето за пътуване между двете летища често е по-дълго, отколкото при оптимални условия за пътуване.

⁽⁷⁵⁾ Точки 137 и 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷⁶⁾ Точки 137 и 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

⁽⁷⁷⁾ Точки 137 и 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (505) Освен това бизнес моделите на KLU и летище Любляна се различават съществено един от друг: Клагенфурт предлага основно редовни полети до най-важните бизнес центрове, като например Виена, Берлин, Хамбург и Кьолн-Бон, както и няколко чартърни полета до редица почивни дестинации. Следователно обслужваните от KLU дестинации се ограничават до удовлетворяване на потребностите на населението на Каринтия, т.е. от бърз и лесен достъп до най-важните немскоговорящи бизнес центрове и същевременно до лесен достъп за туристите до туристически дестинации в Каринтия.
- (506) Като най-важното словенско летище на словенската столица, през летище Любляна преминават повече от един милион пътници на година и то предлага широк спектър от международни дестинации с редовни и чартърни полети в цяла Европа с акцент върху източноевропейските държави.
- (507) Поради това Комисията констатира, че оперативната помощ, предоставена на KLU, е допринесла за постигането на целта от общ интерес за подобряване на свързаността и регионалното развитие на провинция Каринтия чрез експлоатацията на транспортна инфраструктура и да покрива транспортните нужди на провинцията.

9.1.1.2. Необходимост от държавни мерки

- (508) Съгласно точка 116 и следващите от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативните помощи за летищата се смятат за необходими, ако водят до съществено подобрение, което не може да бъде постигнато от самия пазар. Освен това в насоките се отчита, че необходимостта от публични ресурси за финансиране на оперативни разходи за по-малките летища обикновено е пропорционално по-голяма поради високите постоянни разходи и че летищата с годишен пътничкопоток между 200 000 и 700 000 пътници не са в състояние сами да покриват значителна част от оперативните си разходи.
- (509) След като в миналото на KLU са били обслужвани до около 520 000 пътници годишно, броят на годишния пътничкопоток се е стабилизирал до около 230 000, което е значително под 700 000 пътници. Летището не е било в състояние да генерира достатъчно приходи, за да покрие само значителна част от оперативните си разходи, което в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се счита за типично за летища с такава големина. Без въпросната помощ KFBG/DMG шеше вероятно да е принудено да се оттегли от пазара и така Каринтия да загуби пътна инфраструктура, която играе важна роля за достъпността и развитието (туризма) на провинцията.
- (510) Следователно Комисията счита, че оперативната помощ е била необходима за KLU.

9.1.1.3. Пригодност на държавната помощ като инструмент

- (511) Съгласно точка 120 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. оперативните помощи трябва да бъдат подходящ инструмент за постигането на преследваната цел или за разрешаването на проблемите, които са довели до отпускането на помощта. Поради факта, че KLU е отчитало оперативни загуби, единственият подходящ инструмент е бил оперативна помощ, която е позволила на летището да продължи дейността си и да осигури свързаността на провинция Каринтия. Други инструменти, като например инвестиционни помощи или регулаторни мерки, не изглеждат подходящи за справяне с финансовите проблеми на KLU на оперативно ниво. Следователно според Комисията оперативната помощ за KLU е подходящ инструмент.

9.1.1.4. Наличие на стимулиращ ефект

- (512) Съгласно точка 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. стимулиращ ефект от оперативна помощ е налице, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътничкопотока, има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее.
- (513) Търсенето на транспортни услуги в провинция Каринтия, изразено в броя на пътниците, се е стабилизирало за периода 2004—2010 г. на 400 000 пътници на година (и едва след 2012 г. е паднало на 230 000 пътници на година). Въпреки доста стабилния брой пътници в миналото летището не е било в състояние да покрива оперативните си разходи. Представените от Австрия цифри показват, че без оперативната помощ летището е щяло да генерира значителни загуби през повечето от разглежданите години ⁽⁷⁸⁾. Без оперативната помощ е щяло да се наложи KFBG да свие обема на трафика, за да намали разходите и загубите, или в противен случай е щяло да

⁽⁷⁸⁾ Според представените от Австрия цифри нетният резултат без оперативната помощ би бил следният: 2002 г.: – 1 401 180 евро; 2003 г.: 145 056 евро; 2004 г.: – 1 597 060 евро; 2005 г.: – 758 979 евро; 2006 г.: – 778 887 евро; 2007 г.: 230 145 евро; 2008 г.: – 703 000 евро; 2009 г.: – 1 324 969 евро.

изпадне в неплатежоспособност, което вероятно е шяло да доведе до прекратяване на дейността на летището. Без оперативната помощ летището е нямало да може да поддържа обема на трафика, а е трябвало да намали стопанската си дейност.

9.1.1.5. Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)

- (514) Що се отнася до необходимостта, въпросните мерки са се ограничавали до минимално необходимото за компенсиране на загубите и осигуряване на възможност на KFBG/DMG да изпълнява капиталовите изисквания и да продължи да бъде рентабилно. Помощта е била необходима за продължаване на дейността на предприятието и не е излизала от рамките на необходимата сума за покриване на оперативните разходи. Следователно помощта е била ограничена до необходимия минимален размер.
- (515) Според Комисията това означава, че оперативната помощ за KLU е пропорционална.

9.1.1.6. Избягване на неоправдани отрицателни въздействия върху конкуренцията и търговията между държавите членки

- (516) Съгласно точка 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., когато проверява съвместимостта на оперативната помощ, Комисията взема 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 обслужвания район на друго летище със свободен капацитет.
- (517) Както е посочено в точка 503 и следващите, при допускането, че обслужваният район обхваща радиус от около 100 km, които да се изминат за 60 минути, може да се твърди, че летище Люблина не е разположено в обслужвания район на Клагенфурт.
- (518) Освен това Австрия потвърди, че летищната инфраструктура на KLU е предоставяна на разположение на всички авиокомпани по недискриминационен начин. KLU е на разположение без специални ограничения на всички авиокомпани, които искат да го ползват. Следователно достъпът до тази инфраструктура се предлага по еднакъв и недискриминационен начин по смисъла на насоките от 2014 г.

9.1.2. Заключение

- (519) Въз основа на горепосочените съображения Комисията стигна до извода, че предоставената на KLU оперативна помощ е в съответствие с условията, посочени в раздел 5.1.2 на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за съвместимост на помощта с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (520) Комисията счита също, че няма нужда да проверява останалите аргументи на Австрия в полза на възможна съвместимост на помощта, тъй като тя е установила съвместимостта на оперативната помощ за KFBG/DMG с вътрешния пазар и въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

9.2. Споразумения с авиокомпани — приложима правна рамка

- (521) Комисията констатира, че Австрия не е представила доводи, за да покаже, че помощта, предоставена на Ryanair и нейните дъщерни дружества, е съвместима с вътрешния пазар.
- (522) Тя напомня, че съгласно установената съдебна практика⁽⁷⁹⁾ на Съда е задача на Австрия да посочи правното основание, за определянето на държавна помощ за съвместима с вътрешния пазар, и да покаже, че всички приложими условия са изпълнени. В решението за откриване на процедурата Комисията изиска от Австрия да предостави данни за това дали правната съвместимост на помощта може за бъде доказана въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. или директно въз основа на ДФЕС. Австрия обаче не е показала, че са изпълнени приложимите условия за съвместима помощ за започване на дейност съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. или непосредствено въз основа на ДФЕС. Заинтересованите страни, които предоставиха мнение, също не представиха аргументи в защита на съвместимостта на държавната помощ с вътрешния пазар.

⁽⁷⁹⁾ Решение от 28 април 1993 г., Италианска република/Комисия на Европейските общности, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, т. 20.

9.2.1. Споразуменията с Ryanair от 2002 г.

- (523) Споразуменията от 2002 г. са подписани преди публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. на 9 декември 2005 г. По отношение на съвместимостта на предоставените преди тази дата помощи се препраща към приложимите към момента на предоставяне на помощта правила в точка 85 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и в точка 174 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (524) Преди Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията публикува Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ⁽⁸⁰⁾ В последните обаче никъде не става въпрос специално за третирането на оперативните помощи за подпомагане на въздушното движение на регионалните летища. Този аспект се появи едва постепенно и то вследствие на възникването на свръхнатоварване на определени големи европейски летища, както и на появата на нискотарифни авиокомпании, каквито все още не съществуваха през 1994 г. Следователно Насоките за въздухоплаването от 1994 г. в случая не представляват подходяща основа за оценката на съвместимостта на помощта за авиокомпаниите. Поради това Комисията трябва да провери съвместимостта на разглежданата мярка директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (525) В тази връзка следва да се отбележи, че с времето Комисията уточни правната оценка на този вид държавна помощ, докато някои точки са запазени без промени. Тези точки следват от общите принципи за съответствие на помощите съгласно посочената разпоредба на ДФЕС.
- (526) В тази връзка в решението си за летище Манчестър от юни 1999 г. ⁽⁸¹⁾ Комисията констатира, че намаления на летищните такси, предоставени по недискриминационен и ограничен във времето начин с цел подпомагане на нови маршрути, са съвместими с правилата за държавна помощ.
- (527) В решението си от февруари 2004 г. по делото за летище Шарлероа ⁽⁸²⁾ Комисията разяснява: „Оперативните помощи за стартирането на нови въздушни маршрути или за увеличаването на дадена честота на изпълняваните полети могат да бъдат необходим инструмент за подпомагане на развитието на по-малките регионални летища. Тези помощи могат да убедят заинтересованите предприятия да поемат риска да инвестират в нови маршрути. За да могат обаче тези помощи да бъдат обявени за съвместими с общия пазар въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО, трябва да се определи дали тези помощи са необходими [задължителни] и съразмерни [пропорционални] с оглед на набелязаната цел и дали не засягат по неблагоприятен начин търговията до степен, която противоречи на общия интерес“. В тази връзка Комисията посочи определени условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да могат тези оперативни помощи да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. По-специално това са:
- Помощта трябва да допринася за целта от интерес на Общността за развитие на регионално летище чрез значително увеличаване на пътничеството по нови маршрути.
 - Помощта трябва да е необходима в смисъл, че тя не е предоставена във връзка с маршрут, който вече се обслужва от същата или от друга авиокомпания, или сходен маршрут.
 - Помощта трябва да има стимулиращ ефект, т.е. да спомага за развитието на дейност, която след определен период от време е възможно да стане рентабилна, което предполага, че помощта трябва да е ограничена във времето.
 - Помощта трябва да бъде пропорционална, т.е. размерът ѝ трябва да бъде обвързан с нетното развитие на трафика.
 - Помощта трябва да е била предоставена по прозрачен и недискриминационен начин и да не се натрупва с други видове помощ.
- (528) В Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. тези условия за съвместимост с вътрешния пазар са строго дефинирани; но въпреки това продължава да бъде възможно оперативна помощ, предоставена на авиокомпания, да бъде обявена от Комисията за съвместима с вътрешния пазар, ако допринася за развитието на относително малки летища посредством значително увеличаване на пътничеството по нови маршрути, стига помощта да е необходим дотолкова, че тя да не засяга вече обслужван маршрут от същата или от друга авиокомпания или сходен маршрут, при условие че помощта е ограничена във времето и съществува

⁽⁸⁰⁾ Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП по отношение на държавните помощи в сектора на въздухоплаването (94/C 350/07) (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽⁸¹⁾ Вж. решение NN 109/98 от 14 юни 1999 г. „Обединено Кралство, летище Манчестър“.

⁽⁸²⁾ Решение 2004/393/ЕО на Комисията от 12 февруари 2004 г. за предоставяне на предимство от страна на район Валония и летищния оператор Brussels South Charleroi Airport в полза на авиокомпанията Ryanair при нейното установяване в Шарлероа (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1). Въпреки че това решение е обявено за невалидно с Решение от 17 декември 2008 г., Ryanair Ltd/Комисията на Европейската общности, T-196/04., ECLI:EU:T:2008:585, то свидетелства за развитието на оценката на тези помощи от страна на Комисията.

възможност маршрутът, за който се предоставя, да стане рентабилен, ако сумата на помощта е обвързана с нетното развитие на пътникопотока и ако помощта е предоставена по прозрачен и недискриминационен начин и не се натрупва с други видове помощ.

- (529) В тази връзка Комисията посочи в съображение 212 от решението за откриване на процедурата, че ще оценява съвместимостта на сключените с Ryanair, AMS и LV споразумения от 2002 г. с помощта на тези критерии. Срещу прилагането на тези критерии не възразиха нито Австрия, нито заинтересованите страни.
- (530) В заключение Комисията констатира, че съвместимостта на споразуменията от 2002 г. в разглеждания случай следва да се оцени с помощта на горепосочените принципи директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

9.2.2. Споразуменията с Ryanair от 2006 г.

- (531) Във връзка с първоначалната помощ в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се посочва, че: „Що се отнася до помощите за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки по отношение на всички мерки за помощ за започване на стопанска дейност, за които е постъпило уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение след 4 април 2014 г., дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразна държавна помощ Комисията ще прилага по отношение на незаконосъобразната помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта. Следователно тя няма да прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки в случай на незаконосъобразна помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, отпусната преди 4 април 2014 г.“

- (532) От своя страна в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се предвижда, че:

„Комисията ще оценява съвместимостта на [...] първоначалната помощ, предоставена без нейното разрешение и която следователно нарушава член 88, параграф 3 от Договора, въз основа на настоящите насоки, ако изплащането на помощта е започнало след публикуване на насоките в Официален вестник на Европейския съюз.“

- (533) Тъй като споразуменията с Ryanair от 2006 г. са били сключени след публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. в Официален вестник на 9 декември 2005 г., тези насоки представляват приложимото правно основание за оценката на тяхната съвместимост с вътрешния пазар.

9.2.3. Споразумението с HLX от 2003 г.

- (534) Споразумението с HLX от 2003 г. е подписано преди публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., извършено на 9 декември 2005 г. Във връзка със съвместимостта на предоставените преди този момент помощи с правилата за държавната помощ Комисията посочва точки 523—530.
- (535) В заключение Комисията констатира, че съвместимостта на споразумението с HLX от 2003 г. в разглеждания случай трябва да се оцени с помощта на горепосочените общи принципи директно въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

9.2.4. Споразумението с TUIfly от 2008 г.

- (536) По отношение на приложимата правна рамка се препраща към съображения 531—533. Тъй като споразумението с TUIfly от 2008 г. е било сключено след публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. в Официален вестник на 9 декември 2005 г., тези насоки представляват приложимото правно основание за оценката на тяхната съвместимост с вътрешния пазар.

9.3. Споразуменията с Ryanair, LV и AMS от 2002 г.

9.3.1. Оценка на съвместимостта съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС: помощта трябва да е ограничена във времето и да е във връзка с маршрут, който има вероятност да стане рентабилен.

- (537) Комисията констатира, че въпреки отправеното искане Австрия не е представила проучване на рентабилността на маршрута Клагенфурт — Лондон, който е предмет на споразуменията от 2002 г., за да обоснове предоставената въз основа на спорните споразумения помощ. Поради това от гледна точка на органите, предоставящи помощта, от

съдържанието на документите не е изглеждало да има ясна перспектива, че маршрутът Клагенфурт — Лондон може да стане в скоро време рентабилен и без помощ. Комисията освен това подчертава, че представените от австрийските органи разяснения относно икономическата полза на обслужвания от Ryanair маршрут са включвали анализ на въздействието, което той е можел да има върху развитието на провинция Каринтия, но не са съдържали прогнози за бъдещата рентабилност на тези маршрути или на други маршрути, които евентуално ще бъдат обслужвани от Ryanair в бъдеще.

- (538) Освен това Комисията констатира, че независимо от ограничеността на мерките във времето, петгодишният срок на действие на отделните споразумения не е бил необходим, нито пък е бил пропорционален в сравнение с разходите за разкриването на нов маршрут, тъй като в сектора на въздухоплаването по принцип е достатъчно срокът на действие на споразуменията да е под три години.
- (539) С оглед на това Комисията счита, че споразуменията от 2002 г. не отговарят на условието, че мерките трябва да са ограничени във времето и да са във връзка с маршрути, които има вероятност да станат рентабилни. Тъй като това условие не е изпълнено, не е необходимо Комисията да проверява дали и останалите горепосочени условия са изпълнени.

9.3.2. *Помощта трябва да бъде пропорционална, т.е. разперът ѝ трябва да бъде обвързан с нетното развитие на трафика.*

- (540) Австрия не е предоставила данни за степента на въздействие на свързаната с въпросните споразумения помощ върху нетното развитие на трафика. По-специално не са предоставени данни във връзка с първоначалните разходи на Ryanair за разкриването на маршрута Клагенфурт — Лондон и споразуменията от 2002 г. не съдържат клауза, която да гарантира, че предоставената на Ryanair помощ ще бъде ограничена до пропорционален дял от тези разходи. Следователно Комисията счита, че споразуменията от 2002 г. не изпълняват условието, че помощта трябва да е пропорционална, т.е. че сумата на помощта трябва да е обвързана с нетното нарастване на трафика.

9.3.3. *Заключение*

- (541) Комисията констатира, че сключените през 2002 г. споразумения с Ryanair и нейните дъщерни дружества съдържат неправомерна помощ, която не е съвместима с вътрешния пазар.

9.4. Споразуменията с Ryanair и AMS от 2006 г. — оценка на съвместимостта въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

- (542) Тъй като посочените в точка 79 на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. условия за съвместимост на помощта за започване на дейност с вътрешния пазар са кумулативни, изводът, че помощта за авиокомпаниите не е съвместима с вътрешния пазар може да се направи дори само въз основа на доказателството, че едно от тези условия не е изпълнено. Комисията започва своето разследване с условието, посочено в точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (543) Според точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се изисква, наред с останалото, годишният размер на помощта да не надвишава 50 % от общите допустими разходи за съответната година и помощта да не надвишава средно 30 % от допустимите разходи за целия период на помощта. Допустимите разходи са определени като „допълнителните първоначални разходи, които възникват за въздушния превозвач единствено при откриване на нова линия или честота“.
- (544) В решението си за откриване на процедурата Комисията констатира, че в споразуменията с Ryanair от 2006 г. не е предвидена никаква зависимост между предоставената помощ и допустимите разходи. Поради това Австрия беше поканена да предостави подробности за зависимостта между помощта и допустимите разходи. Такава информация не беше предоставена нито от Австрия, нито от заинтересованите страни, представили мнения по решението за откриване на процедурата. В този контекст и като се има предвид, че в споразуменията с въпросните авиокомпани не се посочват нито техните разходи, нито допустимите разходи, Комисията констатира, че условието в точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не е изпълнено по отношение на съвместимостта с вътрешния пазар.
- (545) Тъй като по този начин не е изпълнено поне едно от условията за съвместимост с вътрешния пазар, помощта, предоставена на Ryanair, не може да се счита за помощ за започване на дейност, която е съвместима с вътрешния пазар. Комисията констатира, че сключените през 2006 г. споразумения с Ryanair и нейните дъщерни дружества съдържат неправомерна помощ, която не е съвместима с вътрешния пазар.

9.5. Споразумението с HLX от 2003 г.

9.5.1. *Оценка на съвместимостта съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС*

- (546) Съвместимостта на споразумението с HLX от 2003 г. следва да се оцени с помощта на горепосочените общи принципи непосредствено въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

9.5.2. *Помощта трябва да е ограничена във времето и да се предоставя във връзка с маршрут, който има вероятност да стане рентабилен*

- (547) Комисията констатира, че въпреки съответното искане Австрия не е представила проучване на рентабилността на новите маршрути, които са предмет на споразуменията от 2003 г., за да докаже правомерността на предоставената въз основа на спорните споразумения помощ. От гледна точка на органите, предоставящи помощта, според съдържанието на документите не е изглеждало да има ясна перспектива, че новите маршрути могат да станат рентабилни в сравнително близко бъдеще и без помощта. Комисията подчертава в тази връзка, че представените от австрийските органи разяснения относно икономическата полза от обслужваните от HLX маршрути включват анализ на въздействието, което те са могли да имат върху развитието на провинция Каринтия, но не са съдържали прогнози за бъдещата рентабилност на тези маршрути, обслужвани от HLX.
- (548) Освен това Комисията констатира, че независимо от ограничеността на мерките във времето, четиригодишният срок на действие на споразумението не е бил необходим, нито пък е бил пропорционален в сравнение с разходите за разкриването на нов маршрут, тъй като в сектора на въздухоплаването по принцип е достатъчно срокът на действие на споразуменията да е под три години.
- (549) Оттук Комисията счита, че споразумението с HLX от 2003 г. не отговаря на условието, че мерките трябва да са с определен срок и да са насочени към маршрути, които има вероятност да станат рентабилни. Тъй като това условие не е изпълнено, не е необходимо Комисията да проверява дали и останалите горепосочени условия са изпълнени.

9.5.3. *Заключение*

- (550) Комисията счита, че споразумението с HLX от 2003 г. съдържа неправомерна помощ, която не е съвместима с вътрешния пазар.

9.6. Споразумението с TUIfly от 2008 г. — оценка на съвместимостта въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

- (551) Тъй като посочените в точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. условия за съвместимост на помощта за започване на дейност са кумулативни, може да се направи изводът, че помощта за авиокомпаниите не е съвместима с вътрешния пазар дори само въз основа на доказателството, че едно от тези условия не е изпълнено. Комисията започва разследването си с условието, посочено в точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (552) Според точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се изисква, наред с останалото, годишният размер на помощта да не надвишава 50 % от общите допустими разходи за съответната година, а общата помощ да не надвишава средно 30 % от допустимите разходи за целия период на помощта. Допустимите разходи са определени като „допълнителните първоначални разходи, които възникват за въздушния превозвач единствено при откриване на нова линия или честота“.
- (553) Комисията констатира, че в споразумението с TUIfly от 2008 г. не е предвидена никаква зависимост между предоставената помощ и допустимите разходи. Поради това Австрия бе поканена да предостави подробности за зависимостта между помощта и допустимите разходи. Такава информация не беше предоставена нито от Австрия, нито от заинтересованите страни, представили мнения по решението за откриване на процедурата. В този контекст и като се има предвид, че в споразуменията с въпросните авиокомпани не се посочват нито техните разходи, нито допустимите разходи, Комисията стига до извода, че условието за съвместимост с вътрешния пазар съгласно точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не е изпълнено.
- (554) Тъй като по този начин не е изпълнено поне едно от условията за съвместимост, помощта, предоставена на TUIfly, не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар помощ за започване на дейност. Комисията констатира, че споразумението с TUIfly от 2008 г. съдържа неправомерна помощ, която не е съвместима с вътрешния пазар.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (555) Комисията констатира, че Австрия е предоставила на KFBG неправомерна държавна помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тук става въпрос обаче за помощ, която е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (556) Комисията също така констатира, че сключените през 2002 г. и 2006 г. споразумения между KFBG и Ryanair и нейните дъщерни дружества за летищни и маркетингови услуги съдържат държавна помощ, която е била предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и която не е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (557) Комисията освен това констатира, че сключеното през 2003 г. споразумение между KFBG и HLX за летищни и маркетингови услуги съдържа държавна помощ, която е била предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и която не е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (558) В заключение Комисията констатира, че сключеното през 2008 г. споразумение за летищни и маркетингови услуги между KFBG/DMG и TUIfly съдържа държавна помощ, която е била предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и която не е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

11. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (559) В съответствие с установената съдебна практика на Съда, след като Комисията установи несъвместимостта на дадена помощ с вътрешния пазар, тя е компетентна да реши дали съответната държава членка следва да отмени или измени въпросната помощ ⁽⁸³⁾.
- (560) В член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ⁽⁸⁴⁾ се посочва: „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 (наричано по-долу „решение за възстановяване“). Комисията не изисква възстановяване на помощта, ако това противоречи на общ принцип на правото на Общността“. Когато Комисията констатира, че дадена помощ не е съвместима с вътрешния пазар, наложеното на съответната държава членка задължение съгласно установената съдебна практика на Съда цели възстановяване на предишното положение ⁽⁸⁵⁾. В тази връзка Съдът счита, че целта е постигната, когато получателите на помощ са възстановили сумите на неправомерната помощ и така са изгубили предимството, което са имали спрямо своите конкуренти. По този начин положението отпреди предоставянето на помощта е възстановено ⁽⁸⁶⁾.
- (561) В разглеждания случай възстановяването на помощта, определена в това решение като неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, не изглежда да е в противоречие с общ принцип на правото на Общността. Нито Австрия, нито някоя заинтересована страна са представили аргументи в това отношение.
- (562) Следователно Австрия трябва да предприеме всички необходими мерки, за да изиска от Ryanair и нейните дъщерни дружества, както и от HLX и TUIfly, да ѝ бъде възстановена неправомерната помощ, предоставена въз основа на въпросните споразумения.

11.1. Определяне на сумите на помощта

- (563) Сумите на помощта във връзка с отделните споразумения и изменения, които следва да бъдат възстановени, се определят както следва. Приема се, че всяка проверена сделка (където е приложимо, състояща се от едно споразумение за летищни услуги и едно споразумение за маркетингови услуги) за всяка година, в която са били валидни споразуменията, въз основа на които е извършена сделката, е довела до определена годишна сума на

⁽⁸³⁾ Решение от 12 юли 1973 г., Комисия на Европейските общности/Федерална република Германия, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, т. 13.

⁽⁸⁴⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽⁸⁵⁾ Решение от 14 септември 1994 г., Кралство Испания/Комисия на Европейските общности, съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, т. 75.

⁽⁸⁶⁾ Решение от 17 юни 1999 г., Кралство Белгия/Комисия на Европейските общности, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, т. 64—65.

помощта. Всяка от тези суми се изчислява с помощта на отрицателната част от очаквания към момента на сключването на сделката допълнителен паричен поток (приходи минус разходи). Тези суми съответстват на сумите, които трябва да се приспадат всяка година от сумата за маркетингови услуги (или които трябва да се добавят към летищните такси и таксите за наземно обслужване, начислени на авиокомпаниите), за да бъде капиталовата стойност на споразумението положителна, или с други думи, за да съответства споразумението на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика.

- (564) За определяне на действителното предимство, което е било предоставено на авиокомпанията и нейните дъщерни дружества чрез споразуменията, посочените в предходното съображение суми могат да се коригират въз основа на представения доказателствен материал от страна на Австрия в зависимост от разликата между определените постфактум действителни плащания за маркетингови услуги, извършени по договора за маркетингови услуги към авиокомпанията и нейните дъщерни дружества, от една страна, и съответните (предварителни) очаквани маркетингови разходи, от друга страна.

11.2. Дата на действителния край на срока на определени споразумения

- (565) Комисията също така счита, че предоставеното на авиокомпанията предимство е ограничено до ефективния срок на действие на въпросното споразумение. След изтичане на срока на отделните споразумения Ryanair и нейните дъщерни дружества не са получавали повече плащания в рамките на тези споразумения и вече не са имали достъп до летищната инфраструктура и наземното обслужване. Вследствие на това сумите на помощта, изчислени по посочения по-горе начин, се редуцират до нула за определено споразумение за годините, през които то вече не се е прилагало (по-специално поради преждевременното прекратяване на споразумението от страна на авиокомпаниите).
- (566) Оттук сумите на помощта, които Ryanair и AMS трябва да възстановят при определени споразумения, прекратени преждевременно, трябва да се нулират за периода от действителното изтичане на срока на действие на споразумението до предвидената при подписването му крайна дата. Това важи за всички споразумения от 22 февруари 2002 г., които не са останали в сила до 27 юни 2007 г., а са прекратени на 29 октомври 2005 г., когато Ryanair е спряла летищните си услуги с последния си полет до Лондон.
- (567) Сумите на помощта, които TUIfly следва да възстанови по преждевременно прекратеното споразумение от 2008 г., трябва да се нулират за периода от действителното изтичане на срока на действие на споразумението до предвидената при подписването му крайна дата. Това важи за периода от 25 октомври 2009 г., когато TUIfly е извършила последния си полет от KLU.

11.3. Плащания за маркетингова дейност, които са взети предвид

- (568) Що се отнася до фиксираните във второто маркетингово споразумение между DMG и AMS плащания ([...] евро на година), Комисията взе под внимание това споразумение при своята оценка въз основа на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика. Посочените във второто маркетингово споразумение плащания също са взети предвид в тази глава при изчисляването на сумата на помощта, която следва да бъде възстановена.
- (569) Австрия изтъкна, че второто споразумение е било заменено от третото и не е влязло в сила. Австрия обаче не е представила доказателства в полза на този аргумент, а само е споменала липсата на съответни платежни документи в счетоводството на KFBG като доказателство за това, че KFBG не е извършвало плащания в рамките на второто маркетингово споразумение.
- (570) Тъй като Комисията не получи от Австрия писмени документи, потвърждаващи верността на това твърдение, второто маркетингово споразумение също се взема под внимание при изчисляването на сумата на помощта, която следва да бъде възстановена. Тази сума може да бъде коригиран по-късно, ако Австрия представи съответни доказателства.
- (571) Следващите таблици съдържат данни за различните суми, въз основа на които да се изчислят предварително сумите, които следва да бъдат възстановени. Тези суми се състоят от отрицателните части на допълнителните парични потоци (допълнителни приходи минус допълнителни разходи), които са били получени в рамките на прилагане на принципа на стопански субект в условията на пазарна икономика, като са направени намаления за периодите, в които плащанията, след тяхното подписване все още не са били извършени, или в случай на преждевременно прекратяване на споразуменията — вече не е трябвало да се плащат.

Таблица 18

Данни за предварителните суми на помощта, предоставени на Ryanair и нейните дъщерни дружества, които те следва да възстановят

(EUR)

| Получател/ споразумение | Предварителна сума на предоставената помощ по различните споразумения | | | | | | Предвари- телни сума на помощта, която трябва да бъде изисквана за възстановя- ване |
|---|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|---------|---------|--|
| | юли 2002 г.— юни 2003 г. | юли 2003 г.— юни 2004 г. | юли 2004 г.— юни 2005 г. | юли 2005 г.— октомври 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | |
| Ryanair, LV и AMS: Споразумения от 22.2.2002 г. | 1 248 180 | 248 180 | 248 180 | 82 727 | | | 1 827 267 |
| Ryanair и AMS: Споразумения от 21.12.2006 г. | | | | | | 141 326 | 141 326 |

Таблица 19

Данни за предварителните суми на помощта, предоставена на HLX, които то следва да възстанови

(EUR)

| Получател/ споразумение | Предварителна сума на предоставената помощ по споразуменията | | | | | | Предвари- телна сума на помощта, която следва да бъде възстановена |
|-----------------------------------|--|---|---|---|---------------------------------------|--|---|
| | август 2003 г.— август 2004 г. | август 2004 г.— август 2005 г. | август 2005 г.— август 2006 г. | август 2006 г.— август 2007 г. | август 2007 г.— март 2008 г. | | |
| HLX Споразумение от 2003 г. | 1 418 984 | 2 273 855 | 2 273 855 | 2 273 855 | 1 326 414 | | 9 566 963 |

Таблица 20

Данни за предварителните суми на помощта, предоставени на TUIfly, които тя следва да възстанови

(EUR)

| Получател на помощта/ споразумение | Предварителна сума на предоставените помощи по споразуменията | | | | | | Предвари- телна сума, която следва да бъде възстановена |
|--|---|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--|---|
| | април 2008 г.— март 2009 г. | април 2009 г.— октомври 2009 г. | април 2010 г.— март 2011 г. | април 2011 г.— март 2012 г. | април 2012 г.— март 2013 г. | | |
| TUIfly Споразумение от 2008 г. | 789 955 | 344 136 | | | | | 1 134 091 |

(572) Както беше посочено в съображение 326, Комисията счита, че по отношение на прилагането на правилата за държавната помощ Ryanair, LV и AMS образуват единен стопански субект и споразуменията за маркетингови услуги и съответните споразумения за летищни услуги следва да се разглеждат като една единствена сделка между този субект и KFBG/DMG. Вследствие на това Комисията счита, че Ryanair, LV и AMS носят солидарна отговорност за пълното възстановяване на номиналната сума на получената помощ по споразуменията, сключени през 2002 г. и 2006 г., възлизаща по предварителни изчисления на 1 827 267 евро и 141 326 евро.

- (573) Комисията заключава, че HLX носи отговорност за пълното възстановяване на номиналната сума на получената помощ по споразумението, сключено през 2003 г., възлизаща по предварителни изчисления на 9 566 963 евро. HLX е основана през 2002 г. и е принадлежала на обединението TUI Airlines. На 15 януари 2007 г. HLX е обединена заедно с Naragfly, по-рано Narag-Lloyd Flug, под общата марка TUIfly и през юли 2010 г. тя става правоспособен субект под това наименование. Поради това TUIfly може да се счита за правопреемник на HLX и следователно носи отговорност за възстановяването на пълния размер на предоставената на HLX помощ ⁽⁸⁷⁾.
- (574) Комисията стига до заключението, че TUIfly носи отговорност за пълното възстановяване на номиналната сума на получената помощ по споразумението, сключено през 2008 г., възлизаща по предварителни изчисления на 1 134 091 евро.
- (575) Австрия трябва да изиска възстановяването на горепосочените суми в рамките на четири месеца след получаване на уведомяването за това решение.
- (576) В съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ⁽⁸⁸⁾ Австрия трябва да добави към размера на помощите лихвите за възстановяване, изчислени от датата, на която разглежданите помощи са били предоставени в действителност на предприятието, до действителното ѝ възстановяване ⁽⁸⁹⁾. В тази връзка моментът, от който следва да се начисляват лихви, е датата, на която са били предоставени отделните суми (траншове) на помощта ⁽⁹⁰⁾.
- (577) В случай че при изпълнението дадена държава членка е изправена пред неочаквани и непредвидими затруднения или пред обстоятелства, които Комисията не е взела предвид, съгласно съдебната практика държавата членка може да представи тези проблеми за оценка от страна на Комисията заедно с предложения за подходящи изменения на спорното решение. В такъв случай Комисията и държавата членка трябва да си сътрудничат добросъвестно с оглед преодоляване на затрудненията при пълно спазване на разпоредбите на ДФЕС.
- (578) Комисията приканва Австрия да информира Комисията за евентуални проблеми при изпълнението на настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Публичното финансиране, което е било предоставено на KFVG/DMG между 2000 г. и 2010 г. под формата на финансова подкрепа, представлява държавна помощ, която е съвместима с член 107, параграф 3, буква в) на ДФЕС.

Член 2

Схемата за финансиране на KLU от 2005 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 3

Споразумението за уреждане на спора между KFVG и AUA не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 4

Сключеното между KFVG и Air Berlin споразумение за летищни услуги от 8 юли 2010 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

⁽⁸⁷⁾ Прехвърлянето на отговорността при сливането на предприятия беше потвърдено, наред с останалото, в Решение от 12 февруари 2015 г., Европейска Комисия/Република Франция, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, т. 83—86, и в Решение от 16 декември 2010 г., AseaElectrabell Produzione SpA/Европейската Комисия, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, т. 67 и 68.

⁽⁸⁸⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) 2015/1589 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

⁽⁸⁹⁾ Вж. член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/1999.

⁽⁹⁰⁾ Както е посочено в писменото становище на австрийските органи от 8 и 10 юни 2016 г. (с електронно писмо).

Член 5

Държавната помощ в размер на 1 827 267 евро, която Австрия е предоставила неправомерно на Ryanair, LV и AMS в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, не е съвместима с вътрешния пазар.

Член 6

Държавната помощ в размер на 141 326 евро, която Австрия е предоставила неправомерно на Ryanair и AMS в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, не е съвместима с вътрешния пазар.

Член 7

Държавната помощ в размер на 9 566 963 евро, която Австрия е предоставила неправомерно на HLX в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, не е съвместима с вътрешния пазар.

Член 8

Държавната помощ в размер на 1 134 091 евро, която Австрия е предоставила неправомерно на TUIfly в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, не е съвместима с вътрешния пазар.

Член 9

1. Австрия разпорежда получателите да възстановят помощта, посочена в членове 5—8.
2. Върху сумите, подлежащи на възстановяване, се начисляват лихви от датата, на която помощта е била предоставена на разположение на получателите, до датата на действителното ѝ възстановяване.
3. Размерът на лихвите се изчислява с помощта на формула в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004, изменен с Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ⁽⁹¹⁾.
4. Считано от датата на приемане на настоящото решение, Австрия отменя всички неизвършени плащания по помощта, посочена в членове от 1—4.

Член 10

1. Възстановяването на помощта, посочена в членове 5—8, се извърши незабавно и ефективно.
2. Австрия гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата на уведомлението за него.

Член 11

1. В срок от два месеца от датата на уведомяването за настоящото решение Австрия изпраща на Комисията следната информация:
 - а) общата сума (главница и лихви), която получателите трябва да възстановят;
 - б) подробно описание на вече предприетите или планирани мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - в) документи, доказващи, че на получателите е изпратено разпореждане за възстановяване.

⁽⁹¹⁾ 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).

2. Австрия информира Комисията за хода на предприетите мерки за прилагане на това решение до окончателното възстановяване на посочената в членове 5—8 помощ. При поискване от Комисията Австрия представя незабавно информация относно мерките, които са били предприети или са планирани да бъдат предприети за изпълнение на това решение. Австрия предоставя също подробна информация относно сумите на помощта и лихвите, които вече са възстановени от получателите.

Член 12

Адресат на настоящото решение е Република Австрия.

Съставено в Брюксел на 11 ноември 2016 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