РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1276 НА КОМИСИЯТА

от 22 февруари 2018 година

относно SA.31149 (2012/C) — Германия

Предполагаема държавна помощ за Ryanair

(нотифицирано под номер C(2018) 1034)

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

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 10 юли 2007 г. („решението за откриване на процедурата от 2007 г.“) Комисията уведоми Германия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на финансирането на летище Любек, финансовите отношения между град Любек и Infratil Limited („Infratil“) и финансовите отношения на летището с Ryanair. Официалната процедура по разследване бе заведена под дело SA.21877 (C 24/2007). На 24 октомври 2007 г. беше приета поправка на решението за откриване на процедурата от 2007 г.

(2) Решението за откриване на процедурата от 2007 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 29 ноември 2007 г. ([2]) Поправката бе публикувана на 7 декември 2007 г. ([3]) Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на въпросните мерки в срок от един месец от датата на публикуване.

(3) На 28 януари 2009 г. Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV („SGF“) ([4]) изпрати жалба по отношение на дело SA.21877, която беше регистрирана под номер SA.27585.

(4) На 22 юни 2010 г. и 30 юни 2010 г. SGF внесе допълнителна жалба, в която се твърди, че Германия е предоставила допълнителна неправомерна държавна помощ в полза на Flughafen Lübeck GmbH („FLG“) и Infratil. Тази жалба беше регистрирана под дело SA.31149.

(5) С писмо от 22 февруари 2012 г. („решението за откриване на процедурата от 2012 г.“) Комисията уведоми Германия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на предполагаема държавна помощ за FLG, Infratil, Ryanair и други авиокомпании, които използват летище Любек ([5]).

(6) Решението за откриване на процедурата от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 10 август 2012 г. ([6]) Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на въпросните мерки в срок от един месец от датата на публикуване.

([1]) ОВ C 241, 10.8.2012 г., стр. 56.
([2]) ОВ C 287, 29.11.2007 г., стр. 27.
([3]) ОВ C 295, 7.12.2007 г., стр. 29.
([4]) SGF е неправителствена организация, регистрирана съгласно правилата на Директива 2003/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. за осигуряване участието на обществеността при изготвянето на определени планове и програми, отнасящи се до околната среда и за изменение по отношение на участието на обществеността и достъпа до правосъдие на Директиви 85/337/ЕИО и 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 156, 25.6.2003 г., стр. 17).
([5]) Преди откриването на процедурата мерките бяха разследвани в рамките на дела CP 31/2009 (SA.27585) и CP 162/2010 (SA.31149).
([6]) Решение на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.27585 и SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 и CP 162/2010) — Предполагаема държавна помощ за летище Любек, Infratil и авиокомпаниите, използващи летището (Ryanair, Wizz Air и други) — Германия — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора (ОВ C 241, 10.8.2012 г., стр. 56).

(7) През 2014 г. Комисията обедини процедури SA.21877, SA.27585 и SA.31149.

(8) На 7 февруари 2017 г. Комисията взе окончателно решение по отношение на дела SA.21877 и SA.27585, както и по дело SA.31149 ([1]). Що се отнася до евентуалната държавна помощ в полза на Ryanair, в решението на Комисията се оценява само сключеното споразумение между летищния оператор и Ryanair през 2000 г. В него се посочва, че към датата на приемане на решението Комисията не е разполагала с достатъчно информация в досието си, за да прецени дали подписаните по-късно споразумения, по-специално споразуменията, сключени през 2010 г., представляват държавна помощ в полза на Ryanair. Поради това тези споразумения ще бъдат оценени в рамките на отделно решение ([2]).

(9) На 27 юли 2017 г. към Германия бе изпратено искане за информация относно две допълнителни писма, подписани между FLG и Ryanair през 2010 г., както и относно доклад на Oxera от 6 февруари 2015 г. ([3]) Германия поиска удължаване на срока за отговор, което Комисията разреши на 2 август 2017 г. Исканата информация бе предоставена на 20 септември 2017 г.

(10) На 22 септември 2017 г. бе отправено искане за информация до Ryanair, което бе препратено и към Германия. Впоследствие Ryanair и Oxera предоставиха информация на 6 октомври 2017 г. На 24 октомври 2017 г. Комисията препрати получените от Ryanair документи към Германия, като я покани да представи мнение.

(11) Комисията се позовава на съображения 1—61 от Решение (ЕС) 2017/2336 относно процедурата при дела SA.21877, SA.27585 и SA.31149.

2. **ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ**

2.1. **Контекст на разследването и на мерките**

2.1.1. *Факти за летището и развитие на пътникопотока*

(12) Летище Любек е разположено на приблизително 73 километра от град Хамбург в Шлезвиг-Холщайн, Германия.

(13) Самото летище определя своя регион на обслужване като метрополните райони на град Хамбург и Йоресун (област Голям Копенхаген/Малмьо).

(14) Съгласно проучване на пазара, проведено от летището през 2009 г. ([4]), мнозинството от (заминаващите) пътници на летище Любек идват от Хамбург (т.е. 47,20 %). Летище Хамбург се намира на 78 километра от летище Любек, на около 65 минути с автомобил.

(15) До 2000 г. Любек е било летище, което е зависело от приходите от въздухоплавателни дейности, генерирани от чартърни полети и от въздухоплаване с общо предназначение. През 2000 г. летището е променило своя бизнес модел и е станало летище за нискотарифни превозвачи, като приходите са били генерирани чрез комбинация от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности. От тази дата преобладаващата част от полетите на летище Любек са извършвани от Ryanair, която е обслужвала около 90 % от пътникопотока през 2010 г.

(16) Летище Любек първоначално е било експлоатирано от FLG — дружество с ограничена отговорност, като град Любек е бил единствен акционер. Летището първо е било приватизирано през 2005 г., но след това е откупено обратно от град Любек през 2009 г. През април 2010 г. гражданите на град Любек са гарантирали чрез обществено гласуване оцеляването на летището, като са одобрили допълнителни инвестиции за летището, докато в дружеството не се появи нов частен инвеститор. През 2012 г. е намерен нов частен инвеститор. Собствеността върху летището се е променяла няколко пъти през последните години.

(17) Пътникопотокът на летището се е увеличил от 48 652 души през 1999 г. на 697 559 души през 2009 г. След това той постепенно е намалял, в разрез с очакванията на летището, което е предвиждало броят на пътниците да нарасне до 2,2 милиона до 2015 г.

([1]) Решение (ЕС) 2017/2336 на Комисията от 7 февруари 2017 г., SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) и SA.31149 (2012/C) — Германия — Предполагаема държавна помощ за Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair и други авиокомпании, използващи летището (ОВ L 339, 19.12.2017 г., стр. 1).

([2]) Вж. съображение 186 от Решение (ЕС) 2017/2336.

([3]) Доклад на Oxera, „Икономическа оценка на принципа за оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ): летище Любек“ (Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport), 6 февруари 2015 г.

([4]) *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*, 21 декември 2009 г., стр. 23.

(18) Към датата на приемане на настоящото решение нито една авиокомпания не извършва полети от Любек. Не се предлагат нито редовни, нито чартърни полети.

2.1.2. *Споразумението от 2000 г.*

(19) През май 2000 г. FLG е подписало споразумение за въздухоплавателни услуги (СВУ) с Ryanair („споразумението от 2000 г.“), в което са били посочени летищните такси, които Ryanair е следвало да плаща, както и подкрепата за търговска реализация, която летището е следвало да плаща. Споразумението от 2000 г. е следвало да влезе в сила на 1 юни 2000 г. и да бъде валидно до 31 май 2010 г.

(20) За маршрута до Станстед в споразумението са били включени следните разходи и приходи:

Таблица 1

Разходи и приходи във връзка със споразумението от 2000 г. от гледна точка на FLG

	< 18 ротации седмично	≥ 18 ротации седмично
Разходи на FLG:		
Подкрепа за търговска реализация — разходи за всеки пристигащ пътник	[…] EUR (*)	[…] EUR
	До 31 май 2005 г.	От 1 юни 2005 г.
Приходи на FLG:		
Дължими такси от Ryanair за всеки самолет	[…] EUR	[…] EUR
Дължими такси от Ryanair за всеки пристигащ пътник	[…] EUR	[…] EUR
Нетни дължими такси от Ryanair за всеки пристигащ пътник (такси минус подкрепата за търговска реализация)	*[…] EUR*	*[…] EUR*
Други:		
Такса върху оборота за всеки билет, продаден от FLG	[…]	[…]
Комисиона върху оборота от отдаване на автомобили под наем, резервирани чрез FLG	*[…]*	*[…]*
Такса сигурност (заплащана от Ryanair на съответния държавен орган)	[…] EUR	[…] EUR

(*) Поверителна информация.

2.2. **Евентуална държавна помощ, предоставена от летищния оператор FLG на Ryanair**

(21) През март и октомври 2010 г. Ryanair и FLG са подписали две допълнителни писма към горепосоченото споразумение от 2000 г. (наричани заедно „споразуменията от 2010 г.“ или „допълнителните писма от 2010 г.“).

(22) Първото допълнително писмо, подписано на 29 март 2010 г. („допълнително писмо № 1“), обхваща периода от 28 март 2010 г. до 30 октомври 2010 г. То представлява удължаване на споразумението от 2000 г., което е трябвало да приключи през май 2010 г., и с него се въвежда нова такса за маркетингови услуги в размер на […] EUR за пътник, която FLG плаща срещу временно маркетингово събитие, организирано от Ryanair. Новата такса за маркетингови услуги е трябвало да бъде заплащана в допълнение към таксата за маркетингови услуги, посочена в споразумението от 2000 г. — […] EUR за пътник (под 18 ротации седмично) или […] EUR за пътник (над 18 ротации седмично). Тъй като Ryanair е осъществявала повече от 18 ротации седмично, FLG е следвало да плаща на Ryanair общо […] EUR за пътник до изтичане на валидността на споразумението. Тъй като всички други

условия от споразумението от 2000 г. са били запазени, таксите за пътнически услуги за заминаващи пътници, които е следвало да се плащат на FLG, са били в размер на […] EUR, а таксите за перонно обслужване на единица наземно обслужване — […] EUR.

(23) На 31 октомври 2010 г. след изтичане на договорния срок на допълнително писмо № 1 е било подписано второ допълнително писмо („допълнително писмо № 2“). В допълнително писмо № 2 не са били запазени условията от допълнително писмо № 1, а е била върната тарифата за плащания за маркетингови услуги, посочена в споразумението от 2000 г., като неговите условия се удължават с още 3 години до 1 ноември 2013 г.

(24) В деня, в който е влязло в сила допълнително писмо № 1, а именно 29 март 2010 г., FLG също така е подписало споразумение за маркетингови услуги с Airport Marketing Services Limited („AMS“) — дъщерно дружество на Ryanair и изцяло притежавано от нея. Това споразумение за маркетингови услуги е обхващало периода от 29 март 2010 г. до 30 октомври 2010 г. и в него са се посочвали рекламните услуги, които AMS следва да предоставя на уебсайта www.ryanair.com срещу сумата от […] EUR, която FLG следва да заплаща.

2.3. **Обхват на разследването**

(25) Споразумението от 2000 г. между FLG и Ryanair е било част от Решение (ЕС) 2017/2336. Поради това настоящото решение се ограничава до допълнително писмо № 1 и допълнително писмо № 2, подписани през 2010 г.

2.4. **Основания за откриване на процедурата**

(26) Комисията изрази опасения, че споразуменията от 2010 г. са предоставили избирателно предимство на Ryanair и следователно са представлявали държавна помощ по смисъла на член 107 от Договора.

3. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ**

(27) Германия поддържаше становището, че споразуменията от 2010 г. не са нарушили и не са заплашили да нарушат конкуренцията и не са засегнали търговията между държавите членки, тъй като летище Любек е било малко регионално летище и тъй като то не се е конкурирало с летище Хамбург и други летища.

(28) Що се отнася до допълнително писмо № 1, Германия посочи, че то е било в съответствие с пазарните условия и че не е предоставило предимство на Ryanair. Като се позова на делото *Helaba I* ([1]), Германия заяви, че не е било налице предимство, когато другите оператори на регионалните летища са предлагали сходни условия на Ryanair. Освен това Германия заяви, че това е било доказано от сравнителния анализ на Ryanair.

(29) Германия заяви, че нискотарифните превозвачи като Ryanair и Wizz Air имат по-малко изисквания по отношение на наземните и инфраструктурните услуги. Първо, на летище Любек са били необходими по-малко гишета за регистрация и проверка на пътниците, тъй като регистрацията за полети на Ryanair се извършва онлайн от пътниците. Второ, няма автобуси за превоз на пътници. Трето, тъй като разстоянията за придвижване на летище Любек са по-малки, времето, в което самолетите на Ryanair са на земята, също е било по-малко. Четвърто, тъй като не е имало трансферни полети и броят на багажите на човек е бил по-малък, не са били необходими съоръжения за такива цели. Пето и последно, тъй като полетният екипаж често е извършвал почистването в самолета, потребността от наземни услуги за почистване е била по-малка.

(30) Що се отнася до допълнително писмо № 2, Германия изтъкна, че то е представлявало удължаване на споразумението от 2000 г. и че условията на споразумението от 2000 г. не са били изменени съществено. Германия поддържаше становището, че споразумението от 2000 г. е било в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика.

(31) В допълнение към това Германия е на мнение, че предполагаемите предимства в полза на Ryanair не могат да бъдат приписани на държавата поради решението по делото *Stardust Marine* ([2]). Според Германия FLG е действало самостоятелно и без държавата да упражнява влияние върху него. Германия заяви, че FLG не е било интегрирано в структурите на публичната администрация. Германия посочи, че надзорът, осъществяван от публичните органи върху управлението на FLG, е бил ограничен до въпроси в сферата на въздухоплаването и обществените услуги и не е включвал дейности по управление на стопанската дейност.

([1]) Решение на Общия съд от 3 март 2010 г., *Bundesverband deutscher Banken/Комисия* („Helaba I“), T—163/05, ECLI:EU:T:2010:59.
([2]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия* („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

(32) FLG заяви, че мерките не е могло да бъдат приписани на Германия, тъй като споразуменията са били договорени самостоятелно от него.

4.2. Ryanair

(33) Ryanair заяви, че споразуменията от 2010 г. не е могло да бъдат приписани на държавата.

(34) Освен това Ryanair заяви, че не е била налице избирателност, тъй като споразуменията от 2010 г. са представлявали просто кратки допълнителни писма, с които се удължава валидността на съществуващите договорености съгласно споразумението от 2000 г. Единственият нов елемент е представлявал корекция посредством търговски преговори на подкрепата за търговска реализация.

(35) Ryanair заяви, че договорът с FLG е бил сключен въз основа на икономически съображения. Летище Любек е било счетено за жизнеспособно летище с второстепенна роля спрямо летище Хамбург, а самият Любек е бил счетен за важна културна дестинация. Въпреки че Ryanair не бе в състояние да представи бизнес план в подкрепа на своето решение да започне да предоставя услуги на летище Любек, Ryanair подчерта, че за частен пазарен инвеститор обикновено не се изисква такъв бизнес план. Ryanair обясни, че е преустановила предлагането на услугите си на летище Любек поради търговски съображения, включително увеличение на разходите и приходи, които са били по-ниски от очакваните (като последица от икономическата рецесия).

(36) Ryanair заяви, че регионалните летища в Съюза се намират в затруднена позиция на пазара. Поради това трябва да се вземат предвид приходите на летищата както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности, което се нарича „съвкупно отчитане на приходите“. Тъй като договорите с Ryanair обикновено предполагат голям брой пътници, тези бизнес отношения често помагат на летището да повиши своята разпознаваемост и да привлече и други авиокомпании, както и търговци на дребно и други доставчици на услуги. Освен това Ryanair заяви, че са били налице категорични доказателства, че увеличеният брой пътници е щял да доведе до повишение на приходите от невъздухоплавателни дейности.

(37) Ryanair заяви, че от гледна точка на оператор в условията на пазарна икономика всяка търговска оферта обичайно би представлявала подобрение спрямо съществуващата ситуация, стига да се очаква пределните ползи да надхвърлят пределните разходи. Освен това Ryanair заяви, че е трябвало да се отчете фактът, че потребностите на Ryanair са значително по-малки от тези на други авиокомпании поради нейния бизнес модел и оперативната ѝ ефикасност.

(38) Ryanair извърши сравнение между летища, съпоставими като размер и положение с летище Любек. Референтните летища са летищата в Борнмът, Гренобъл, Нок, Маастрихт, Ним и Престуик. Сравнението с плащаните от Ryanair такси на референтните летища показа, че таксите, които Ryanair е плащала на летище Любек, като цяло са били по-високи от средното равнище на референтните летища както за пътник, така и за единица наземно обслужване.

(39) Ryanair представи два доклада, изготвени от Oxera, в които се оценява очакваната рентабилност съгласно допълнителните писма от 2010 г. ([1]) И двата доклада са били изготвени въз основа на бизнес план, изготвен от летище Любек през 2010 г. преди подписването на допълнителните писма от 2010 г. В докладите се посочва, че при разумните допускания към момента на подписване на двете допълнителни писма от 2010 г. се е очаквало да се постигне достатъчна рентабилност, а летище, чието поведение отговаря на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, би предложило сходни условия. Според Oxera това би било в сила и ако споразумението с AMS за маркетингови услуги е било разгледано заедно с допълнителните писма от 2010 г. и са били включени разходите, но не и приходите, свързани с AMS.

(40) По отношение на споразумението за маркетингови услуги с AMS Ryanair заяви, че подобни споразумения са взаимноизгодни благодарение на популярността на уебсайта на Ryanair и на последващото повишаване на международното признаване, утвърждаването на марката и увеличаването на пътниците — твърдение, което беше обосновано в друг доклад на Oxera от 26 септември 2014 г.

([1]) Доклад на Oxera, „Икономическа оценка на принципа за ОУПИ: летище Любек“ (Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport), 6 февруари 2015 г.; доклад на Oxera „Отговор на искането на Европейската комисия“, 6 октомври 2017 г.

4.3. **Air Berlin**

(41) Air Berlin заяви, че предлаганите от Ryanair маршрути от летище Любек са се конкурирали пряко с маршрутите, предлагани от Air Berlin от летище Хамбург. По-специално става въпрос за дестинациите до Лондон, Милано и Барселона, тъй като и двете авиокомпании са ги били включили в своето портфолио.

(42) Air Berlin заяви, че целта на маркетинговата стратегия на Ryanair е била да привлече потенциални клиенти на Air Berlin, наред с клиенти на други авиокомпании. Поради ниските цени на Ryanair клиентите са се преместили от летище Хамбург към летище Любек. Air Berlin заявява, че е понесла значителни икономически загуби в резултат на държавната помощ. Air Berlin е била принудена да преустанови някои от своите полети поради паралелните оферти на Ryanair от летище Любек. Освен това Air Berlin заяви, че е срещнала трудности при откриването на нови дестинации от летище Хамбург, при условие че Ryanair е предлагала сходни дестинации от летище Любек на прекомерно ниски цени.

(43) Освен това Air Berlin заяви, че споразумението с Ryanair е следвало да бъде приписано на Германия. Според устава на FLG надзорният съвет е трябвало да одобри начисляваните такси за използването на летището (точка 12 от устава). Четирима от шестимата членове на надзорния съвет са били избрани от град Любек. Поради това Air Berlin заключи, че град Любек би могъл да бъде считан за носещ отговорност.

(44) Според Air Berlin друг въпрос, който предизвиква загриженост, е споразумението за маркетингови услуги между AMS и FLG, тъй като обезщетенията от „подкрепата за търговска реализация“, изглежда не са свързани с действителните разходи за маркетинг, понасяни от Ryanair.

5. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ТРЕТИ СТРАНИ**

5.1. **Мнение по отношение на информацията от Ryanair**

(45) Според Германия информацията от Ryanair показва, че летище Любек е действало в съответствие с принципа за ОУПИ.

(46) По-специално Германия подчерта ползата от подхода на Ryanair чрез анализ на рентабилността и сравнителен анализ да докаже, че споразумението отговаря на пазарните изисквания.

(47) Според Германия допълнителните писма от 2010 г. не е могло да бъдат приписани на държавата, защото са били договорени и подписани самостоятелно от FLG без намесата на град Любек. Също така по отношение на допълнително писмо № 2 Германия изтъкна, че с него просто се е удължило действието на споразумението от 2000 г., без това да е довело до съществени промени. Поради това всички приведени аргументи във връзка със споразумението от 2000 г. са били от значение.

(48) Германия заяви, че не разбира защо споразумението за маркетингови услуги между FLG и AMS е било включено в разследването за държавна помощ, тъй като FLG не е изразходвало никакви публични средства в рамките на това споразумение. Разходите, посочени в споразумението с AMS за маркетингови услуги, са били покрити от частни източници, тъй като средствата са постъпили от *Industrie und Handelskammer Lübeck* — представителство на частни дружества в Любек. Освен това Германия посочи, че споразумението с AMS за маркетингови услуги може да се счита за отговарящо на пазарните стандарти. Това се подкрепя от констатацията, че на FLG са били начислявани по-малки разходи в сравнение с други летища, които са били сключили подобно споразумение. Нещо повече, въпросното споразумение с AMS за маркетингови услуги се основавало на обещанието на Ryanair да разшири своето портфолио от полети с още две дестинации.

(49) Германия изтъкна още един аргумент — функцията на летище Любек като резервно летище на летище Хамбург и като необходима инфраструктура за Северна Германия.

5.2. **Мнение по отношение на информацията от Air Berlin**

(50) Според Германия на Air Berlin са щели да бъдат предоставени същите предимства като на Ryanair, ако бе изпълнила същите критерии по отношение на броя на пътниците и честотата на полетите. Вместо това Air Berlin е отказала да представи оферта за преговори с FLG, тъй като изобщо не е възнамерявала да започне да предоставя услуги на летище Любек. Air Berlin никога не е възразявала срещу условията, при които Ryanair е осъществявала дейност на летище Хамбург. В допълнение към това няколко авиокомпании са подали жалби (включително до Комисията, наред с другото), че Air Berlin се е възползвала от значителна държавна помощ от Обединените арабски емирства. Поради това тя не може да се представя като жертва спрямо основния си конкурент Ryanair.

(51) Германия изрази несъгласие с мнението на Air Berlin, че е съществувала конкуренция между летище Любек и летище Хамбург. По-специално Германия се позова на факта, че през 2000 г. летище Хамбург е обслужило 70 пъти повече пътници от летище Любек. Липсата на жалби от други летища показа, че между двете летища не е имало конкуренция.

(52) В допълнение към това Германия отхвърли аргумента на Air Berlin, че на Ryanair е било предоставено икономическо предимство. Германия заяви, че Air Berlin е използвала неправилни изчисления и че единственият тест, който е бил от значение за оценката дали дадено споразумение между летище и авиокомпания е била в съответствие с пазара, е бил принципът за ОУПИ.

6. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ**

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

(54) Определените в член 107, параграф 1 от Договора критерии са кумулативни. От това следва, че за да се определи дали дадена мярка представлява държавна помощ, трябва да бъдат изпълнени следните условия:

— получателят е предприятие,

— с мярката се предоставя предимство,

— предимството се предоставя чрез държавни ресурси,

— предимството е избирателно, и

— мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и има вероятност да засегне търговията между държавите членки.

6.1. **Икономическа дейност и понятие за предприятие**

(55) Понятието за предприятие обхваща всяко образувание, което осъществява икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране. Всяка дейност, която се състои от предлагане на стоки и услуги на даден пазар, представлява икономическа дейност.

(56) Тъй като Ryanair е частно дружество, което предлага услуги за въздушен транспорт срещу възнаграждение с цел реализиране на печалба, Ryanair е предприятие, което осъществява икономическа дейност. От това следва, че е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.2. **Икономическо предимство**

(57) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която едно предприятие не би могло да получи при нормални пазарни условия, т.е. при липсата на държавна намеса ([1]).

(58) Ако дадено летище разполага с публични ресурси, наличието на помощ за авиокомпания по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията са в съответствие с нормалните пазарни условия. Този така наречен „принцип за оператор в условията на пазарна икономика“ („принцип за ОУПИ“) следва основния принцип, че поведението на публичните органи следва да се сравнява с това на подобните частни икономически оператори при нормални пазарни условия, за да се определи дали едно споразумение предоставя предимство на отсрещната страна ([2]).

6.2.1. *Предварителни бележки по отношение на принципа за ОУПИ*

(59) В съответствие с точка 53 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([3]) наличието на помощ за авиокомпания, която използва летището, по принцип може да се изключи, ако цената, фактурирана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена („първи подход“ — сравнение с пазарната цена). Втори подход е да се докаже чрез предварителен анализ, т.е. основан на наличните към момента на предоставянето на мярката сведения и от предвидимото към този момент развитие, че споразумението ще доведе до положителна допълнителна печалба в полза на летището и че тя е част от цялостна стратегия, която води до рентабилност поне в дългосрочен план („втори подход“ — предварителен анализ на рентабилността) ([4]).

([1]) Вж. например Решение на Съда от 11 юли 1996 г., *Syndicat francais de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, точка 60.
([2]) Пак там.
([3]) Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).
([4]) Вж. точка 53 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(60) Що се отнася до първия подход, Комисията не счита, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата ([1]). Поради това тя счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният подход за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпании.

(61) Следва да се отбележи, че като цяло прилагането на принципа за ОУПИ 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 летищните услуги, тъй като структурата на разходите и приходите обикновено се различава съществено при отделните летища. Това е така, защото разходите и приходите зависят от това доколко е развито едно летище, 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 ангажименти, поети от летището в миналото ([2]).

(62) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както е видно в настоящия случай, търговските практики между летищата и въздушните превозвачи невинаги се основават единствено на публикувана тарифа на таксите. В действителност тези търговски отношения са много разнообразни. Те включват споделянето на рисковете по отношение на пътникопотока и на всички произтичащи търговски и финансови отговорности, стандартните схеми за стимулиране, както и разпределението на рисковете по време на целия срок на действие на договорите. Следователно една сделка не може реално да бъде сравнявана с друга въз основа на цената на единица наземно обслужване или цената за пътник.

(63) Освен това определянето на референтни стойности не е подходящ метод за установяване на пазарни цени, ако наличните такива не са били определени по отношение на пазарните съображения или прилаганите цени са значително променени вследствие на публични намеси. Такива промени изглежда са налице в сектора на въздухоплаването поради причините, посочени в точки 57—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.

При тези обстоятелства 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. Тази ситуация може да се промени или развие в бъдеще […]“.

(64) Освен това, както припомнят съдилищата на Съюза, определянето на референтна стойност в зависимост от засегнатия сектор представлява само един от няколко аналитични инструмента за определяне дали на получателя е предоставено икономическо предимство, което не би получил при нормални пазарни условия ([3]). Поради това, макар Комисията да може да използва този подход, тя не е длъжна да го прави, когато той не е подходящ, както е в настоящия случай.

(65) Ryanair по същество твърди, че е възможно да се приложи принципът за оператор в условията на пазарна икономика, като за база за сравнение се използва търговската практика на други европейски летища. По-специално тя сравни таксите, платими от Ryanair на летищата в Борнмът, Гренобъл, Нок, Маастрихт, Ним и Престуик, с таксите, платими от Ryanair на летище Любек съгласно споразуменията. Въпреки това в проучването не се оценява дали извадката от референтни летища отговаря на всички критерии, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., тъй като се оценяват само обемът на трафика, видът на трафика на летището и просперитетът на съседните региони ([4]).

([1]) Вж. точка 59 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

([2]) Вж. съображения 88 и 89 от Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ C 12/2008 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24).

([3]) По отношение на определянето на референтна стойност в зависимост от рентабилността (а не на ценообразуването) в сектора вж. решение на Общия съд от 3 юли 2014 г., Испания и Ciudad de la Luz/Комисията, съединени дела T-319/12 и T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, точка 44.

([4]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 60 за допълнителни критерии, които следва да бъдат оценени.

(66) В съображение 296 от своето решение за откриване на процедурата от 2012 г. Комисията съпостави таксите, определени в допълнителните писма от 2010 г., с таксите на летище Хамбург, което доведе до изразяването на съмнения по отношение на съответствието на определените в допълнителните писма от 2010 г. такси с пазара. Комисията отбелязва, че обемът на трафика в Любек е бил много по-малък от този на летище Хамбург. Всъщност Хамбург е било летището с най-голям трафик в Северна Германия. Летище Хамбург се е използвало за всички сегменти от въздушния транспорт, докато летище Любек е било специализирано в обслужване на нискотарифни превозвачи, които са изисквали по-малко гишета за регистрация и проверка на пътниците и съоръжения за трансфер на пътници, без необходимост от автобуси за превоз на пътници, по-малко служители и съоръжения за обработка на багаж и по-малко служители за почистване и са позволявали по-кратки периоди за ротации. В съответствие с това летище Хамбург не е било съпоставимо в достатъчна степен с летище Любек.

(67) С оглед на тези съображения Комисията поддържа становището, че в настоящия случай трябва да бъде приложен подходът, препоръчан като цяло в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за целите на прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика към отношенията между летища и авиокомпании, а именно предварителен анализ на допълнителната рентабилност ([1]).

6.2.2. *Срок на оценката*

(68) Комисията счита, че подходящият срок за оценка на рентабилността на споразуменията между летищата и авиокомпаниите обикновено е времевият срок на самото споразумение. Тъй като авиокомпаниите могат да приспособяват своите дейности в кратък срок и тъй като конкретното съдържание на възможни бъдещи споразумения не може да се предвиди, един частен летищен оператор обикновено няма да предполага, че конкретните условия на дадено споразумение ще продължат след договорената му продължителност ([2]).

(69) Допълнителните писма от 2010 г. не са били подписани по едно и също време, а в период от повече от шест месеца едно след друго и са обхващали различни периоди от време. Освен това съдържанието им се различава дотолкова, че в допълнително писмо № 1 се съдържа допълнително плащане за маркетингови услуги със значителен размер, свързано с временно маркетингово събитие.

(70) От това следва, че Комисията счита, че споразуменията съществуват независимо едно от друго и че рентабилността на всяко едно от писмата се нуждае от отделна оценка за целия договорен срок на действие ([3]).

(71) В решението по делото Stardust Marine Съдът е заявил, че „[…] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“ ([4]).

(72) За целите на оценката на въпросното споразумение наличието и размерът на евентуалната помощ по тези споразумения трябва да бъдат оценени в контекста на преобладаващата ситуация към момента на подписването им, и по-специално в контекста на наличните към този момент сведения и от предвидимото към този момент развитие.

6.2.3. *Оценка на допълнително писмо № 1*

(73) В съответствие с решението по делото Charleroi ([5]) Комисията е длъжна при оценката на въпросните мерки да отчита всички релевантни фактори и техния контекст. Следва да се установи дали при изготвяне на споразумение с дадена авиокомпания летището е в състояние да покрие всички разходи, които произтичат от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба въз основа на стабилни средносрочни перспективи ([6]).

([1]) Вж. точки 61 и 63 от Насоки за въздухоплаването от 2014 г.
([2]) Вж. например Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109).
([3]) Вж. също решение на Общия съд от 15 септември 1998 г. *BP Chemicals Limited/Комисия* („*BP Chemicals*“), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, точки 170—171, съображения 14—33 от Решение на Комисията от 19 декември 2012 г. относно държавна помощ SA.35378 (2012/N) — Германия — финансиране на летище Berlin Brandenburg (ОВ C 36, 8.2.2013 г., стр. 10).
([4]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия* („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, точка 71.
([5]) Решение на Общия съд от 17 декември 2008 г., *Ryanair Ltd/Комисия* („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, точка 59.
([6]) Вж. точка 63 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(74) Това трябва да се измери чрез разликата в допълнителните приходи, които се очаква да бъдат генерирани от споразумението, и допълнителните разходи, които се очаква да бъдат направени в резултат на споразумението, като генерираните парични потоци се дисконтират с подходяща норма на дисконтиране.

(75) Този подход е оправдан поради факта, че летищният оператор може да има обективен интерес да сключи сделка с авиокомпания, независимо от каквото и да било сравнение с условията, предложени на авиокомпаниите от други летищни оператори, или дори с условията, предложени от същия летищен оператор на други авиокомпании.

(76) В този контекст Комисията също така отбелязва, че различията в цените са стандартна търговска практика. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка.

(77) Когато се оценява допълнителната рентабилност на споразумението, е подходящо да се вземат предвид само допълнителните разходи и приходи, генерирани през срока на действие на договора, т.е. от 28 март до 30 октомври 2010 г.

(78) Съгласно този подход Oxera предостави предварително изчисление на допълнителната рентабилност на допълнителните писма от 2010 г. ([1]) В изчисленията си Oxera взема предвид целия допълнителен трафик, както и всички разходи и приходи, свързани с дейностите на Ryanair на летище Любек. Комисията счита това за разумно, тъй като споразумението от 2000 г. е щяло да приключи през май 2010 г.

(79) Анализът на Oxera се основава на условията на споразуменията между FLG и Ryanair, действителни финансови данни от FLG, както и предварителни прогнози от представен от Германия бизнес план, изготвен от FLG на 10 март 2010 г. ([2]). Този бизнес план обхваща предварителния брой пътници, както и очакваните разходи и приходи на летище Любек за периода 2010—2015 г. Бизнес планът първоначално бе подготвен през декември 2009 г., а след това преработен по-късно чрез коригиране на сценария за трафика от първоначалния план към низходяща посока и чрез добавяне на два допълнителни сценария. Анализът на допълнителните разходи и приходи на Oxera се основава на данните от тази преработена версия на бизнес плана от дата 10 март 2010 г., тъй като тя е изготвена по-близо до датата на подписване на споразуменията от 2010 г.

(80) В плана се разграничават три сценария:

— най-благоприятен сценарий: допуска се, че трафикът ще се увеличи значително по време на периода поради очакването, че Ryanair ще установи база на летището. Следователно в плана се допуска увеличение на приходите от невъздухоплавателни дейности и разширяване на невъздухоплавателните услуги,

— умерено благоприятен сценарий: допуска се, че стопанската дейност ще продължи да се развива както преди, по-специално в съответствие с наличните данни от 2010 г., годината на бизнес плана, и

— най-неблагоприятен сценарий: допуска се, че летището ще бъде затворено до 2012 г., като броят на пътниците ще намалее през 2010 г. и 2011 г.

(81) Докато при най-благоприятния сценарий броят на пътниците се увеличава от […] през 2010 г. до […] през 2013 г. и води до съответно увеличение на приходите, броят на пътниците се запазва при умерено благоприятния сценарий […], в съответствие с очакваните цифри през 2010 г. При най-неблагоприятния сценарий броят на пътниците рязко спада през 2011 г. и цялата дейност на летището е преустановена през 2012 г.

(82) За целите на анализа на споразуменията от 2010 г. Oxera не счете за подходящо да приеме най-неблагоприятните прогнози на бизнес плана, тъй като в този сценарий се е допускало, че при обществения гласуване на гражданите на град Любек през 2010 г. е щял да бъде предпочетен вариантът за закриване на летището. Предвид положителния резултат от обществения гласуване, който е осигурил допълнителни инвестиции за летището на 25 април 2010 г. (вж. съображение 16) само един месец след подписването на допълнително писмо № 1, Комисията счете за разумно допускането, че двете страни са очаквали летището да продължи своята дейност ([3]). За да гарантира, че подходът е консервативен, Oxera е основало своя анализ основно на прогнозите на FLG за умерено благоприятния сценарий.

([1]) Доклад на Oxera, „Икономическа оценка на принципа за ОУПИ: летище Любек“ (Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport), 6 февруари 2015 г.; доклад на Oxera „Отговор на искането на Европейската комисия“, 6 октомври 2017 г.

([2]) *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 10 март 2010 г.

([3]) Вж. *Take-OFF Konzept — Flughafen Lübeck GmbH* от 21 декември 2009 г. Това допускане също е в съответствие с писмо, подадено от Ryanair и адресирано до FLG през 2009 г., в което се заявяват различни ангажименти от страна на Ryanair по отношение на бъдещо сътрудничество.

(83) В таблица 2 се показва, че се е очаквало приходите, които произтичат от допълнително писмо № 1, да надвишат допълнителните разходи, като доведат до годишен излишък от […] EUR в сценария, изчислен от Oxera ([1]).

Таблица 2

Анализ на допълнителната рентабилност на допълнително писмо № 1

Анализ на рентабилността на допълнително писмо № 1 по отношение на споразумението за летищни услуги между Любек и Ryanair		
	Забележка:	
	Единици	
Използвана норма на дисконтиране	%	[…]
Ръст	%	2,70
Продължителност на договора	години	0,6
Вероятност за подновяване на договора	%	30
Маркетингови услуги от AMS (2 = включва благоприятния сценарий, 1 = включва умерено благоприятния сценарий, 0 = не се включва)	не се прилага	0
Допълнително писмо № 1		
Допълнително писмо № 1 в сила от	Дата	28.3.2010 г.
Допълнително писмо № 1 в сила до	Дата	30.10.2010 г.
Дял от 2010 г., в който тази търговска отстъпка е била в сила	%	59,5
Дял от 2010 г., в който споразумението е било в сила и в който се е прилагала тази търговска отстъпка	%	77,8
Плащания за маркетингови услуги		
Търговска отстъпка за маркетингови услуги на заминаващ пътник (Dpax) при 17 или по-малко ротации седмично:	EUR/DPAX	[…]
Търговска отстъпка за маркетингови услуги на заминаващ пътник (Dpax) при 18 или по-малко ротации седмично:	EUR/DPAX	[…]
Праг на броя на ротациите седмично	Ротации	18,00
Търговска отстъпка за маркетингови услуги от допълнително писмо № 1 (EUR за DPAX)	EUR/DPAX	[…]
Ротации на Ryanair годишно	Ротации	1 779
Ротации на Ryanair седмично	Ротации	34
Търговска отстъпка за маркетингови услуги (EUR за DPAX)	EUR/DPAX	[…]
Рентабилност		**2010 г.**
DPAX на Ryanair	DPAX	[…]
Общ брой DPAX	DPAX	[…]
Ротации на Ryanair	Ротации	1 058
Общ брой ротации	Ротации	1 160

([1]) Според доклада на Oxera от 6 февруари 2015 г. нетната настояща стойност на двете допълнителни писма също е положителна, при положение че прогнозите се основават на най-благоприятния сценарий от бизнес плана.

Анализ на рентабилността на допълнително писмо № 1 по отношение на споразумението за летищни услуги между Любек и Ryanair		
Приходи		
Такса във връзка със сигурността на пътниците	EUR/DPAX	[…]
Такси за перонно обслужване	EUR/TA	[…]
Такси за пътнически услуги	EUR/DPAX	[…]
Такса във връзка със сигурността на летището	EUR/DPAX	[…]
Приходи от въздухоплавателни дейности	хиляди евро	[…]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	хиляди евро	[…]
Общо приходи	хиляди евро	[…]
Разходи		
Оперативни разходи	хиляди евро	[…]
Маркетингови услуги	хиляди евро	[…]
Маркетингови услуги от AMS	хиляди евро	[…]
Амортизация	хиляди евро	[…]
Общо разходи	хиляди евро	[…]
Нетен паричен поток	хиляди евро	[…]
Крайна стойност	хиляди евро	[…]
Общо парични потоци	хиляди евро	[…]
Брой години, в които е дължим паричен поток	години	0,6
Дисконтов фактор	не се прилага	[…]
Нетна настояща стойност	хиляди евро	[…]
Нетна настояща стойност	милиони евро	[…]

Източник: доклад на Oxera „Отговор на искането на Европейската комисия“, 6 октомври 2017 г.

(84) Тъй като в споразуменията от 2010 г. не се посочва специална цел за трафик за Ryanair, прогнозата за летищния трафик произтича от прогнозите на FLG за 2010 г., както е посочена в умерено благоприятния сценарий на бизнес плана. Делът на трафика на Ryanair на летището се очаква да остане 91 %, което отразява средното равнище от трите години, предхождащи подписването на допълнително писмо № 1. Ротациите на Ryanair са били изчислени, като са приети 189 свободни места за самолет и коефициент на запълване от 80 %. Това е в съответствие с коефициента на запълване на Ryanair за 2010 г., който според годишния доклад и финансовите отчети за 2010 г. на Ryanair е бил 81—82 % към този момент. Очакваният допълнителен брой пътници по време на продължителността на споразумението е бил изчислен от предвидения брой полети и е бил екстраполиран за продължителността на допълнително писмо № 1.

(85) Като има предвид, че при умерено благоприятния сценарий от бизнес плана не се допуска нарастване на броя на пътниците, а прогнозите се основават на вече съществуваща информация от 2010 г., и като отчита факта, че прогнозираните числа са под действителните размери на трафика за предходната 2009 г., Комисията счита този подход за надежден.

(86) Освен това Комисията отбелязва, че извършеният от Oxera анализ на чувствителността показва, че дори при използване на действителния последващ брой на пътниците на Ryanair получената нетна настояща стойност остава положителна в размер на […] EUR.

(87) В съответствие с практиката на Комисията, за да се оцени дали едно споразумение, сключено между летище и авиокомпания, отговаря на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, очакваните приходи от

невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, помощта за търговска реализация или схемите за стимулиране („подход за съвкупно отчитане на приходите“) ([1]). От това следва, че допълнителните приходи, които частен оператор в условията на пазарна икономика разумно би могъл да очаква от споразумението, включват:

а) приходи от въздухоплавателни дейности от пътници и такси за кацане, заплащани от Ryanair; и

б) приходи от невъздухоплавателни дейности, например от паркиране на автомобили и франчайзингови или пряко управлявани магазини.

(88) Oxera взема предвид приходите от въздухоплавателни дейности за пътник от летищните такси, посочени в допълнително писмо № 1 във връзка със споразумението от 2000 г., и ги умножава по съответния брой пътници. В съответствие с практиката на Комисията таксите за сигурност са изключени от анализа, тъй като са прехвърлени на компетентните публични органи от FLG ([2]). Oxera посочи, че по отношение на допълнително писмо № 1 летището е могло да очаква приходи от въздухоплавателни дейности в размер на […] EUR. Комисията счита този резултат за надежден.

(89) Приходите от невъздухоплавателни дейности за пътник са изчислени въз основа на умерено благоприятния сценарий от бизнес плана на FLG. В съответствие с прогнозите за 2010 г. в него се допуска, че приходите от невъздухоплавателни дейности ще се задържат на около […] от приходите от въздухоплавателни дейности ([3]). В тях се включват например приходи от магазини и ресторанти, както и приходи от паркиране. Според Oxera приходите от въздухоплавателни дейности са в размер на […] EUR.

(90) Що се отнася до изчисляването на допълнителните разходи, в съответствие с практиката на Комисията трябва да се вземат предвид всички разходи, поети от летището във връзка с дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхванат всички категории разходи или разходи за маркетингови услуги, като например допълнителни разходи за персонал и оборудване, възникнали поради дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището ([4]).

(91) В съответствие с практиката на Комисията разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът за оператор в условията на пазарна икономика ([5]).

(92) В съответствие с този подход Oxera взема под внимание допълнителните оперативни разходи и разходите за маркетингови услуги.

(93) Разходите за маркетингови услуги са взети от споразумението от 2000 г., запазени са в допълнително писмо № 1, и са увеличени поради плащанията за маркетингови услуги по време на срока на валидност на допълнително писмо № 1 между 28 март и 30 октомври 2010 г.:

Таблица 3

Тарифа на плащанията за маркетингови услуги за заминаващ пътник в допълнително писмо № 1

Плащания за маркетингови услуги за пътник при:	
по-малко от 18 ротации седмично	18 или повече ротации седмично
[…] EUR	[…] EUR

(94) Тъй като прогнозата за броя на ротациите е надвишила 18 ротации седмично, плащанията за маркетингови услуги се основаваха на размер от […] EUR за заминаващ пътник. За да се изчисли общият размер на плащания за маркетингови услуги, те бяха умножени по съответните прогнози за броя на заминаващите пътници на Ryanair. Очакваните допълнителни разходи за маркетингови услуги за периода март — октомври 2010 г. бяха изчислени в размер на […] EUR.

([1]) Вж. точка 64 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
([2]) Пак там.
([3]) Комисията отбелязва, че при този резултат се приема увеличаване на приходите от невъздухоплавателни дейности за пътник в размер на приблизително […] от приходите от въздухоплавателни дейности, което е взето като основа за споразумението от 2000 г., до приблизително […] през 2010 г. Комисията счита това допускане за разумно с оглед на увеличаването на стопанската дейност на летище Любек след 2000 г.
([4]) Вж. точка 64 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
([5]) Вж. точка 64 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.; Решение (ЕС) 2015/1226 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême), SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 48); Решение (ЕС) 2015/1584 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero (ОВ L 250, 25.9.2015 г., стр. 38); Решение (ЕС) 2016/2069 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно мерки SA.14093 (C 76/2002), приведени в действие от Белгия в полза на летище Brussels South Charleroi и Ryanair (ОВ L 325, 30.11.2016 г., стр. 63).

(95) Допълнителните оперативни разходи бяха изчислени въз основа на регресионен анализ, в който беше определено въздействието на промяната на общия брой пътници върху оперативните разходи на летището. Въпреки това, тъй като при умерено благоприятния сценарий годишната прогноза за оперативните разходи се различава между годините, а прогнозата за пътниците — не, Oxera не бе в състояние да извърши регресионен анализ въз основа на този сценарий. Вместо това Oxera изчисли допълнителните оперативни разходи, като използва средните оценки от най-благоприятния и най-неблагоприятния сценарий, за да осигури консервативен подход. Oxera изчисли, че допълнителните оперативни разходи са в размер на […] EUR.

(96) Като взе предвид дела на Ryanair от около 90 % от трафика на летище Любек към момента на споразумението, Комисията счита този подход за надежден.

(97) Няма амортизационни разходи (инвестиционни разходи), включени в изчисленията за допълнителната рентабилност на допълнително писмо № 1.

(98) За изчисленията си Oxera използва норма на дисконтиране от 2,24 %, която съответства на референтния лихвен процент на Комисията плюс 100 базисни пункта. Комисията счита, че нормата на дисконтиране от 10 % вероятно ще бъде по-близо до среднопретеглената стойност на капиталовите разходи на ОУПИ, отколкото референтния лихвен процент плюс 100 базисни пункта. Въпреки това Комисията отбелязва, че проверка на достоверността, извършена от Oxera, показва, че нетната настояща стойност все още ще бъде положителна в размер на […] EUR при използване на 10 % норма на дисконтиране.

(99) Освен това Oxera проведе проверка на достоверността, като взе предвид различни сценарии, наред с другото:

а) изчисляване с норма на дисконтиране от 10 % (положителна нетна настояща стойност (ННС) в размер на […] EUR);

б) използване на действителните стойности на последващия брой на пътниците на Ryanair вместо предварителния брой на пътниците, който бе предположен в умерено благоприятния сценарий от бизнес плана (положителна ННС в размер на […] EUR);

в) използване на оперативните разходи, произтичащи от действителните данни на FLG за периода 2000—2010 г., вместо предположените в бизнес плана разходи (положителна ННС в размер на […] EUR).

(100) Що се отнася до принципа за ОУПИ, целесъобразни са единствено предварителни оценки въз основа на данни, които са били известни и са били очаквани в момента на вземането на решение. Оценката, която се основава на последващи данни обаче, може да служи за подкрепа на валидността на допусканията, направени за определяне на предварително очакваните приходи и разходи.

(101) Според Oxera във всички описани по-горе сценарии нетната настояща стойност остава положителна.

(102) Освен това, Oxera направи допълнителен анализ на чувствителността, като взе предвид споразумението за маркетингови услуги с AMS от 29 март 2010 г.

(103) Комисията счита, че допълнителното писмо № 1 и споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. между FLG и AMS са били подписани на една и съща дата и имат един и същ договорен период. AMS е дъщерно дружество на Ryanair и изцяло притежавано от нея, а директорите му заемат висши ръководни постове в Ryanair. Поради това Комисията счита, че Ryanair и AMS представляват една икономическа единица в смисъл, че AMS действа в съответствие с интересите на Ryanair и е под неин контрол, а печалбите, които генерира, са предназначени за Ryanair под формата на дивиденти или повишаване на стойността на компанията. Поради това Комисията счита, че допълнително писмо № 1 и споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. са сключени между същите страни. Освен това в споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. се посочва, че то се основава на ангажимента на Ryanair да управлява маршрути от и до Любек. Вследствие на това Комисията счита, че допълнително писмо № 1 и споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. са част от една и съща търговска сделка. Самият факт, че FLG е сключило споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. с AMS, а не с Ryanair, не може да е причина споразумение за маркетингови услуги и споразумение за летищни услуги, сключени едновременно, да не се считат за една единствена сделка.

(104) Ето защо Комисията счита, че рентабилността на двете споразумения следва да се разглежда съвместно.

(105) Анализът на риска на Oxera показва, че ако плащането в размер на […] EUR, договорено от FLG съгласно споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. с AMS, е включено в изчисленията, ННС остава положителна в размер на […] EUR. Поради това споразумението с AMS има съвсем малко влияние върху рентабилността на допълнително писмо № 1.

(106) След задълбочена оценка на докладите на Oxera Комисията поддържа становището, че представените резултати са разумни и че използваната методология е надеждна. Тази констатация се подкрепя от факта, че докладите се основават единствено на предварителна информация, налична към момента на подписване на споразумението. Освен това анализът на чувствителността, извършен от Oxera, потвърждава предположението за положителна нетна настояща стойност.

(107) Поради това Комисията счита, че допълнително писмо № 1 е било вероятно да бъде рентабилно от предварителна перспектива. По същия начин, тъй като пазарните намеси са предназначени да привлекат повече пътници, споразумението може също да се счита за част от изпълнението на цялостна стратегия, която да доведе до рентабилност поне в дългосрочен план.

6.2.4. *Оценка на допълнително писмо № 2*

(108) Като взема предвид обясненията от раздел 6.2.2, даден ОУПИ би оценил допълнителните разходи и приходи за срока на прилагане на споразумението, а именно от 31 октомври 2010 г. до 1 ноември 2013 г.

(109) Изчисленията, извършени от Oxera по отношение на допълнително писмо № 2, следват същата методология като изчисленията за допълнително писмо № 1.

(110) Таблица 4 показва, че се е очаквало приходите, които произтичат от допълнително писмо № 2, да надвишат разходите, като доведат до годишен излишък от […] EUR в сценария, изчислен от Oxera.

Таблица 4

Анализ на допълнителната рентабилност на допълнително писмо № 2

Анализ на рентабилността на допълнително писмо № 2 по отношение на споразумението за летищни услуги между Любек и Ryanair		
	Забележка:	
	Единици	
Използвана норма на дисконтиране	%	[…]
Ръст	%	2,70
Продължителност на договора	години	3,0
Вероятност за подновяване на договора		30
Допълнително писмо № 2		
Допълнително писмо № 2 в сила от		31.10.2010 г.
Начална година на договора	година	2010 г.
Промяна на началната дата на договора	%	17,0
Допълнително писмо № 2, в сила до		1.11.2013 г.
Крайна година на договора	година	2013
Промяна на крайната дата на договора	%	83,6
Промяна на съвместната начална дата на договора	%	76,4
Дял от 2010 г., в който споразумението е било в сила	%	22,2
Плащания за маркетингови услуги		
Търговска отстъпка за маркетингови услуги на заминаващ пътник (Dpax) при 17 или по-малко ротации седмично:	EUR/DPAX	[…]
Търговска отстъпка за маркетингови услуги на заминаващ пътник (Dpax) при 18 или по-малко ротации седмично:	EUR/DPAX	[…]
Праг на броя на ротациите седмично	Ротации	18,00

Анализ на рентабилността на допълнително писмо № 2 по отношение на споразумението за летищни услуги между Любек и Ryanair

Ротации на Ryanair годишно	Ротации	1 779			
Ротации на Ryanair седмично	Ротации	34			
Търговска отстъпка за маркетингови услуги (EUR за DPAX)	EUR/DPAX	[…]			
Рентабилност		**2010 г.**	**2011-г.**	**2012-г.**	**2013-г.**
Промяна на датата	%	22	100	100	100
DPAX на Ryanair	DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Общ брой DPAX	DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Ротации на Ryanair	Ротации	302	1 779	1 779	1 487
Общ брой ротации	Ротации	331	1 951	1 951	1 630
Приходи					
Такса във връзка със сигурността на пътниците	EUR/DPAX	0	0	0	0
Такси за перонно обслужване	EUR/TA	[…]	[…]	[…]	[…]
Такси за пътнически услуги	EUR/DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Такса във връзка със сигурността на летището	EUR/DPAX	0	0	0	0
Приходи от въздухоплавателни дейности	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Приходи от невъздухоплавателни дейности	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо приходи	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Разходи					
Оперативни разходи	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Маркетингови услуги	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Маркетингови услуги от AMS	хиляди евро	0	0	0	0
Амортизация	хиляди евро	0	[…]	[…]	[…]
Общо разходи	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетен паричен поток	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Крайна стойност	хиляди евро	0	0	0	0
Общо парични потоци	хиляди евро	[…]	[…]	[…]	[…]
Брой години, в които е дължим паричен поток	години	0,2	1,2	2,2	3,0
Дисконтов фактор	не се прилага	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетна настояща стойност	хиляди евро	[…]			
Нетна настояща стойност	милиони евро	[…]			

Източник: доклад на Oxera „Отговор на искането на Европейската комисия“, 6 октомври 2017 г.

(111) Oxera потвърди, че въз основа на таксите, предвидени в споразумението от 2000 г. и в допълнително писмо № 2, летището е можело да очаква приходи от въздухоплавателни услуги общо в размер на […] EUR. Що се отнася до приходите от невъздухоплавателни услуги, Oxera отново разчиташе на информацията от умерено благоприятния сценарий на бизнес плана на FLG, в който се предвижда приходите да останат на равнището си от 2010 г., и изчисли приходи в размер на […] EUR.

(112) Като следва същия подход, Oxera оцени общо допълнителните оперативни разходи в размер на […] EUR. Изчислението на разходите за маркетингови услуги се основаваше на условията на първоначалното споразумение от 2000 г., умножени по съответните прогнози за броя на заминаващите пътници на Ryanair.

(113) Поради причините, посочени в съображения 82—96 по-горе, Комисията счита, че подходът на Oxera е надежден.

(114) Комисията отбелязва, че Oxera е включило инвестиционни разходи при изчисленията за допълнително писмо № 2, които се състоят от част от амортизационните разходи, свързани с пътниците. Разходите се изчисляват посредством регресионен анализ на планираните инвестиции и очаквания брой на пътниците съгласно бизнес плана.

(115) Комисията отбелязва, че според умерено благоприятния сценарий от бизнес плана на FLG за 2010 г. никакви инвестиции не са касаели конкретно Ryanair, а евентуално от тях биха могли да се възползват и от други авиокомпании. Това показва, че не е било нужно инвестиционните разходи да бъдат включени в допълнителните разходи в допълнително писмо № 2. В това отношение Комисията отбелязва, че Германия е подчертала, че FLG многократно е опитвало да привлече други авиокомпании и е постигнало успех, тъй като Wizz Air също е използвала летището. Освен това Комисията отбелязва, че съгласно споразуменията от 2010 г. FLG не е било длъжно да извършва инвестиции.

(116) В контекста на тези съображения Комисията заключава, че не е разумно осъществените инвестиции на летище Любек да се приписват на допълнително писмо № 2. Въпреки това Комисията също така отбелязва, че дори ако инвестиционните разходи са били приписани на споразумението, очакваната ННС все още е щяла да бъде положителна в размер на […] EUR.

(117) Освен това анализът на чувствителността, извършен от Oxera, показва положителна ННС при следните сценарии:

а) изчисляване с норма на дисконтиране от 10 % (положителна ННС в размер на […] EUR);

б) използване на действителните стойности на последващия брой на пътниците на Ryanair вместо предварителния брой на пътниците, който бе предположен в умерено благоприятния сценарий от бизнес плана (положителна ННС в размер на […] EUR);

в) използване на оперативните разходи, произтичащи от действителните данни на FLG за периода 2000—2010 г. ([1]), вместо предположените в бизнес плана разходи (положителна ННС в размер на […] EUR).

(118) В това отношение предходните твърдения в съображения 98—101 се отнасят също и за допълнително писмо № 2.

(119) Поради това Комисията счита, че допълнително писмо № 2 е било вероятно да бъде рентабилно от предварителна перспектива. По подобен начин с оглед на очевидно положителния принос споразумението също така може да се счита за част от изпълнението на цялостна стратегия, която води до рентабилност поне в дългосрочен план.

6.2.5. *Резултат от оценката*

(120) Въз основа на предоставената информация Комисията счита, че FLG е могло да очаква положителна допълнителна възвръщаемост от споразумението от 2010 г. с Ryanair.

(121) Освен това разумно е могло да се очаква, че допълнително писмо № 1 постепенно би довело до рентабилност дори ако се вземе предвид споразумението за маркетингови услуги с AMS.

(122) Поради това Комисията счита, че FLG е действало като ОУПИ, когато е подписало споразуменията от 2010 г. с Ryanair. Следователно тези споразумения не предоставят икономическо предимство, което Ryanair не би получило при нормални пазарни условия.

([1]) Според Oxera не е било възможно да се получат данни от FLG, които обхващат периода след 2010 г.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(123) Комисията достигна до заключението, че допълнителните писма от 2010 г. не предоставят икономическо предимство на Ryanair. Следователно нито допълнително писмо № 1, нито допълнително писмо № 2 представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Допълнително писмо № 1 от 29 март 2010 г., подписано между Ryanair Ltd и Flughafen Lübeck GmbH, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 2

Допълнително писмо № 2 от 31 октомври 2010 г., подписано между Ryanair Ltd и Flughafen Lübeck GmbH, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 22 февруари 2018 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията