

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
КОМИСИЯ ЗА ЗАЩИТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

РЕШЕНИЕ

№ 528

гр. София, 16.05.2017г.

Комисията за защита на конкуренцията в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

Юлия Ненкова

ЧЛЕНОВЕ:

Анна Янева

Георгица Стоянова

Красимир Витанов

Красимир Зафиров

при протоколист г-н Захари Сръндев, разгледа в закрито заседание на 16.05.2017 г. преписка, № КЗК-145/2016г., докладвана от наблюдаващия проучването член на КЗК – г-н Красимир Витанов.

I. ОСНОВАНИЯ, СТРАНИ И ПРЕДМЕТ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

I.1. Основания за образуване на производството

В Комисията за защита на конкуренцията (КЗК, Комисията) е образувано производство по преписка № КЗК 145/2016 г. на основание Решение № 740/05.06.2014 г. г. на ВАС, Петчленен състав, с което е отменено Решение на КЗК № 740/05.06.2014 г. и преписка КЗК-1074/2012 г. е върната на Комисията за ново разглеждане и произнасяне в съответствие с дадените указания по тълкуването и прилагането на закона.

Производството по преписка № КЗК-1074/2012 г. е образувано на основание чл. 38, ал. 1, т. 3 от Закона за защита на конкуренцията (ЗЗК) по повод постъпило искане от „Суиспорт България” АД, гр. София за установяване на извършено нарушение по чл. 21 от ЗЗК и по чл.102 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС) от страна на „Летище София” ЕАД, гр. София, във връзка с ценовата му политика като оператор по наземно обслужване (НО), постановяване на прекратяването му и налагане на

В публикуваната версия на това решение, някои от данните са заличени в съответствие с чл 55 от ЗЗК, с който не се допуска разгласяването на търговски тайни или други защитени от закон тайни на страните. Заличените данни са отбелязани с (.....)*

имуществена санкция. В отмененото Решение на КЗК № 740/05.06.2014 г. е направен извод за липса на нарушение на чл. 21, т. 5 от ЗЗК от страна на „Летище София“ ЕАД.

I.1.1. Решение № 12819/30.11.2015 г. на ВАС, 3-членен състав и Решение № 740/05.06.2014 г. на ВАС, 5-членен състав

С Решение № 12819/30.11.2015, Върховния административен съд (ВАС), 3-членен състав отменя Решение № 740/05.06.2014 г., постановено от КЗК по преписка № 1074/2012 г., с което КЗК установява, че не е извършено нарушение на чл. 21 от ЗЗК от страна на „Летище София“ ЕАД. Съдът връща преписката на КЗК за постановяване на ново решение, при съобразяване с мотивите на съдебния акт.

С Решение № 3304/23.03.2016 г., постановено по адм. дело №1906/2016, 5-членен състав на ВАС оставя в сила горепосоченото решение на 3-чления състав. Решението на последната инстанция не подлежи на обжалване.

Върховният административен съд е приел, че КЗК правилно е определила съответния пазар - пазарът на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, както и основните му участници - „Летище София“ ЕАД, „Суиспорт България“ АД и „Голдъер Хендлинг България“ ООД за периода 2010-2012 година.

Съдът е приел за неправилен правния извод на КЗК, че „Летище София“ ЕАД не е предприятие с господстващо положение на пазара по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, съответно за неправилен извода на Комисията, че не е налице задължителен елемент от състава на забраната за злоупотреба с господстващо положение по чл.21 от ЗЗК.

Наличието на господстващо положение, съдът е обосновал със следните фактори, които е приел за установени:

1. Съвместяване на функциите, които има „Летище София“ ЕАД на летищен оператор, на летищна администрация и оператор по наземно обслужване на територията на Летище София му осигурява естествен монопол на пазара на услугите по администриране, управление и експлоатация на Летище София и по този начин му позволява да влияе на вертикално свързаните пазари, какъвто е пазарът по наземно обслужване на Летище София. В случая е установено, че „Летище София“ ЕАД, като конкурент на останалите наземни оператори и като предприятие, което управлява и стопанисва цялата инфраструктура на Летище София, се ползва от нормативно установени права да определя условията и контролира достъпа до летищната инфраструктура на своите конкуренти, включително посредством възможността да инициира пред Главна Дирекция „Гражданска Въздухоплавателна Администрация“ ограничаване броя на действащите на летището наземни оператори.

2. Високия пазарен дял на пазара на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София с оглед установеното, че в периода 2010 - 2012 г. пазарният дял на „Летище София“ ЕАД, изчислен на база "брой обслужени въздухоплавателни средства", "брой обслужени пътници" и "приходи от продажби" е над 50%, като разликата със

следващия участник е значителна, което го квалифицира като водещ участник на пазара на наземни услуги на територията на Летище София, със значителна преднина пред другите участници.

3. Възможност за достъп до допълнителни финансови ресурси, които му предоставят предимство пред останалите наземни оператори. Тези допълнителни финансови ресурси произтичали от възможността „Летище София“ ЕАД да подпомага дейността си по наземно обслужване от останалите си дейности на летищен оператор и летищна администрация с оглед установената чрез икономическа експертиза възможност за преливане на сметките на отделните дейности на „Летище София“ ЕАД.

4. Наличието на бариери за навлизане на нови участници, предвид че извършването на дейността по наземно обслужване е свързана с високи първоначални разходи, както и с получаването на лиценз, издаван въз основа на усложнена административна процедура, изискваща доказване на техническа и кадрова обезпеченост, както и финансова стабилност, което поставяло високи и трудно преодолими бариери за навлизане на нови конкуренти на съответния пазар.

Крайният извод, до който Съдът стига е, че „Летище София“ ЕАД в качеството си на летищен оператор и летищна администрация, може самостоятелно да влияе върху пазара на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, на който пазар притежава пазарен дял над 50%, има възможност да субсидира дейността си като оператор по наземно обслужване от останалите си дейности, и предвид високите финансови и административни бариери за навлизане на нови конкуренти, притежава господстващо положение на съответния пазар.

Съдът заключава, че тъй като Комисията, приемайки че не е налице господстващо положение на „Летище София“ ЕАД на съответния пазар, не е разгледала по същество поведението на дружеството и с оглед правилото на чл. 173, ал. 2 АПК, делото следва да се върне като преписка на Комисията за защита на конкуренцията, която при съобразяване с мотивите на настоящото решение да изследва по същество поведението на „Летище София“ ЕАД във връзка с евентуално извършено нарушение по чл. 21 ЗЗК, в качеството му на предприятие с господстващо положение.

I.2 Същност на искането на „Суиспорт България” АД (Суиспорт)

В искането се посочва, че Суиспорт и „Летище София” ЕАД („ЛС“ ЕАД) са конкуренти на пазара по предоставяне на услуги за наземно обслужване на територията на Летище София.

„ЛС“ ЕАД действа като оператор по наземно обслужване по смисъла на чл. 48д от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), а също и като летищна администрация и летищен оператор по смисъла на чл. 48в, ал. 1 ЗГВ, съответно чл. 48а, ал. 3 от ЗГВ. Едновременното осъществяване на няколко функции и действието в няколко качества осигурява на „ЛС“ ЕАД значително предимство пред неговите конкуренти на пазара на услугите по наземно обслужване, включително господстващо положение на въпросния пазар. Подчертава се, че „ЛС“ ЕАД има монополно положение на пазара на услугите по администриране,

управление и експлоатация на Летище София, предоставяни от летищния оператор на операторите по наземно обслужване. Суиспорт счита факта, че ответникът има монопол върху горепосочения пазар, за достатъчен, за да се изследва въпросът и за злоупотребата с него на пазара на наземно обслужване.

Суиспорт твърди, че „ЛС“ ЕАД злоупотребява с господстващото си положение на пазара на наземно обслужване, като предлага необосновано ниски цени за услугите по наземно обслужване. „ЛС“ ЕАД прилага т.нар. хищническо ценообразуване, което се изразява в определянето на цени, които не са пазарно и разходно ориентирани, а се определят по начин, който да елиминира другите конкуренти от пазара. „Суиспорт България“ АД посочва, че получава информация от различни авиокомпании, опериращи на летище София, относно предлаганите от страна на „Летище София“ ЕАД условия за предоставянето на услуги по наземно обслужване, сред които: бесплатно предоставяне на услуги по наземно обслужване за продължителен период от време (6 месеца); намаление с 40% от цените, които „Суиспорт България“ АД предлага; обслужване на самолет на цена от 50 евро за полет; 60 % по-ниски цени, предложени на един от текущите клиенти на „Суиспорт България“ АД.

„Суиспорт България“ АД счита, че нарушението цели изтласкването му от съответния пазар, след което „Летище София“ ЕАД ще заеме освободената от молителя позиция на пазара.

„Суиспорт България“ АД предоставя информация¹, че през периода 01.01.2010г. – 01.11.2012г. са отправили предложения за подновяване на изтичащи договори за наземно обслужване към следните авиопревозвачи: Турски Авиолинии, Кипърски Авиолинии, Полски Авиолинии ЛОТ, Уиз Еър – Унгария. Отправено е и предложение за сключване на нов договор за наземно обслужване към Олимпик Еървейс.

„Суиспорт България“ АД уточнява, че авиокомпаниите, за които са получили информация за предлагане от страна на „Летище София“ ЕАД на цени за наземно обслужване с 40% по-ниски от тези на „Суиспорт България“ АД, са Олимпик Еървейс и Турските Авиолинии. Авиокомпанията – текущ клиент на „Суиспорт България“ АД (към момента на подаване на искането от „Суиспорт България“ АД), на която „Летище София“ ЕАД е предложило 60% по-ниски цени за наземно обслужване, е Кипърски авиолинии. До Суиспорт са достигнали слухове, че „Летище София“ ЕАД са предложили бесплатно обслужване на украинския превозвач Аеросвит за определен период от време.

„Суиспорт България“ АД прави допълнение² към искането си във връзка с нови обстоятелства, възникнали след образуване на преписка № КЗК / 1074 / 2012 г. и имащи отношение към нея. „Суиспорт България“ АД твърди, че вследствие на предложени от страна на „Летище София“ ЕАД изключително ниски цени, Wizz Air е уведомил „Суиспорт България“ АД, че няма да продължи договора си с тях³ и избира за нов оператор по наземно обслужване „Летище София“ ЕАД. Предвид обстоятелството, че Wizz Air е бил клиентът на „Суиспорт България“ АД с най-много обслужени полети на седмица, то

¹ Писмо вх.№КЗК-1074/18.12.2012г. „Суиспорт България“ АД

² Писмо вх.№ към КЗК-1074/2012 от 23.01.2013г.

³ Срок на договора – 04.03.2013г.

прекратяването на горепосочения договор представлява сериозен удар за бизнеса на молителя на Летище София.

Във връзка с изложеното Суиспорт моли Комисията да установи посоченото нарушение на чл. 21 от ЗЗК и чл. 102 от ДФЕС, да постанови неговото прекратяване, както и да наложи имуществени санкции на „Летище София” ЕАД в размер до 10 на сто от общия оборот за предходната финансова година.

I.3 Страни в производството

1.3.1 „Суиспорт България” АД е вписано в Агенцията по вписванията с ЕИК 175123719, със седалище и адрес на управление: гр. София, ул. “Продан Таракчиев” № 12 и с предмет на дейност: наземно администриране; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; полетни операции и администриране на екипажите; наземен транспорт; зареждане на въздухоплавателни средства с горива и масла, както и извършване на всякакъв тип услуги и/или дейности като оператор на летищна дейност след издаване на съответен лиценз, както и всякаква съпътстваща и/или помощна дейност, която не е забранена от закона.

Дружеството се управлява от Съвет на директорите и се представлява от: Директор клас А (Симон Лотар Волфганг Лео МЕСНЕР) заедно с Директор клас Б (Христо Тодоров ТОДОРОВ) или от Прокурист клас А (Лотар КИЛХЕНМАН) заедно с Директор клас Б (Христо Тодоров ТОДОРОВ), или от Прокурист клас А (Лотар КИЛХЕНМАН) заедно с Прокурист клас Б (Мирослав Славчев ПЕТКОВ), или от Прокурист клас Б (Мирослав Славчев ПЕТКОВ) заедно с Директор клас А (Симон Лотар Волфганг Лео МЕСНЕР).

1.3.2 „Летище София” ЕАД е вписано в Агенцията по вписванията с ЕИК 121023551, със седалище и адрес на управление: Аерогара София № 1 и с предмет на дейност: летищно осигуряване на полетите, наземно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на пътници, обработка на багажи, товари и поща, зареждане с горива и др.

Едноличен собственик на капитала на „Летище София” ЕАД е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Дружеството се управлява от Съвет на директорите и се представлява от г-н Петър Станчев Димитров и г-жа Красимира Радкова Мартинова – заедно и поотделно.

I.4. Предмет на производството

Предмет на проучването в настоящото производство е поведението на „Летище София” ЕАД, свързано с ценовата му политика като оператор по наземно обслужване.

II. ПРОУЧВАНЕ, ИНФОРМАЦИЯ И СТАНОВИЩА ПО ПРЕПИСКАТА

II.1. Проучване по преписката

Настоящото производство по преписка № КЗК 145/2016 г. е образувано на основание Решение 740/05.06.2014 г. на ВАС, Петчленен състав, с което преписка КЗК-1074/2012 г. е върната на Комисията за ново разглеждане и произнасяне, поради което настоящото производство разглежда събраните доказателства по върната преписка. Твърденията на молителя се отнасят до конкретни действия на ответното дружество, към определен момент и спрямо конкретни търговски партньори (клиенти), поради което нови доказателства не са събирани.

II.2. Становища и информация по преписката

II.2.1 Информация от „Суиспорт България“ АД

Суиспорт предоставя информация⁴, че дружеството има официална ценова листа за извършваните дейности по наземно обслужване. Стандартната ценова листа е валидна само за единични услуги, поискани от и предоставени на превозвачи, с които Суиспорт няма дългосрочни договорни отношения, или при поискване на услуга, която не е залегнала в договора му за наземно обслужване. Цените за наземно обслужване, които Суиспорт оферира на превозвачите, се определят за всеки конкретен случай и зависят от редица фактори, най-важните от които са: тип на въздухоплателното средство, честота на полетите на конкретния превозвач, продължителност на договора и други.

Суиспорт посочва, че предоставя на клиентите си комплексна услуга по наземно обслужване, включваща обслужване на пътници (регистрация, изгубени багажи, продажба на билети), обработка на багажи, товарене и разтоварване на въздухоплателното средство (ВС), почистване, транспорт на пътници и екипажи между ВС и терминалите, контрол на затоварването на ВС, координация с летищни власти, с оператори по зареждане на ВС с гориво, с кетъринг агенти и други, надзорни функции, изпращане на съобщения от името на превозвача и други.

Цената, определена индивидуално в договора с всеки конкретен превозвач, е комплексна цена на брой полет, включваща предварително определен набор от услуги. Основният фактор, който има роля при определяне на цената, е типът на въздухоплателното средство. Цената за ВС с по-голям капацитет е по-висока от цената за ВС с по-малък капацитет, тъй като обработката на ВС с повече места, т.е. с повече пътници, изисква по-голям брой персонал, повече наземна техника и пр.

II.2.2. Информация от „Летище София“ ЕАД („ЛС“ ЕАД)

„ЛС“ ЕАД заявява⁵, че не извършва нарушение на чл.21, т.1 от ЗЗК, както и на чл.102 от ДФЕС. Ценовата политика на дружеството в качеството му на оператор по наземно обслужване е съобразена с условията на конкурентния пазар по наземно обслужване и отговаря на изискванията на ЗЗК. Посочва се, че „ЛС“ ЕАД не е предприятие с монополно или господстващо положение по смисъла на чл.21 от ЗЗК. Дружеството не налага пряко или косвено цени на предоставяните услуги по наземно обслужване или други нелоялни търговски условия.

⁴ Писмо вх. № към КЗК-1074/18.12.2012г.

⁵ писмо вх. № към КЗК-1074/28.12.2012 г.

„ЛС“ ЕАД посочва, че прилага отстъпки за дейностите по наземно обслужване (НО) извън „Ценника на летищните услуги и оборудване на „Летище София“ ЕАД“ при сключване на писмени договори за НО с авиокомпаниите. За клиенти, които са заявили на „ЛС“ ЕАД нарастващ пазарен потенциал (увеличение на трафика), се предлагат схеми, съдържащи различни ценови нива съобразно броя на полетите за даден период. За останалите клиенти се взема предвид полетната програма на авиационния оператор за развитие на трафика (например: брой полети за месец), типът на ВС, нивото на риска, поеман от същия, стабилността и надеждността на превозвача.

„ЛС“ ЕАД определя пакетна цена за единично НО (периода между кацането и излитането на ВС), на база на сборен пакет от услуги. Поради факта, че „ЛС“ ЕАД, в качеството му на оператор по наземно обслужване, договаря пакетна цена, всяка една от включените в пакета услуги има различна тежест при ценообразуването.

„ЛС“ ЕАД изразява становище, че капацитетът на летищната инфраструктура в настоящия момент не позволява оперирането на неограничен брой оператори по наземно обслужване, поради липса на достатъчно площи за разполагане на техника и подходящи офиси за настаняване на персонала.

„ЛС“ ЕАД пояснява, че процедурата за сключване на Стандартен договор на ИАТА за наземно обслужване може да стартира по два начина: Авиационните оператори обявяват търг (RFP –Request For Proposal) между доставчиците на услуги по НО за определена станция (летище). В други случаи превозвачът подава писмена заявка или „ЛС“ ЕАД инициира начало на процедурата.

„ЛС“ ЕАД посочва, че различните клиенти използват различни услуги за един и същи тип ВС. Наред с това, отражение върху себестойността на договорените услуги дават видът и обемът на договорените услуги, честотата на полетите на различните авиокомпаниите, степента на използване на пакетните услуги по договорите, сезонността на полетите, използването на допълнителни услуги.

II.2.3 Информация от „Голдеър Хендлинг България“ ООД (Голдеър)

Голдеър⁶ е новонавлизащ участник на пазара на наземно обслужване на територията на Летище София. Голдеър има издадени лицензии от ГД ГВА за извършване на дейности по наземно обслужване от 07.06.2010г. и започва да осъществява дейността си на Летище София от 01.11.2010г.

Голдеър счита, че към настоящия момент на този пазар съществуват двама оператори с господстващо положение – „ЛС“ ЕАД и Суиспорт, всеки с 40 % дял.

Предвид искането на Суиспорт за налагане на наказания и на Голдеър⁷, според дружеството Суиспорт цели максимално ограничаване на конкуренцията, като отстрани новонавлизлия участник, а на „ЛС“ ЕАД да бъдат наложени ограничения и задължения, които да са в полза на Суиспорт. Ако на пазара останат само двамата големи оператори, то ще се получи естествена олигополна структура със склонност към фиксиране на цени и съгласуваност на поведението.

⁶ Писмо вх.№ към КЗК-1074/17.12.2012г.

⁷ Производство по преписка № 1076/2012г. на КЗК, прекратено поради оттегляне на подаденото искане.

Директива 96/67/ЕО на Съвета на ЕО цели създаване на конкуренция на пазара, като не определя никакви условия за ценова конкуренция по отношение на услугите, попадащи в нейния обхват.

II.2.4 Информация от Главна Дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА)

ГД ГВА информира⁸, че относно прилагане условията на чл. 48д, ал. 9 от ЗГВ до момента не е налице актуализация на генералния план на летището, следователно не може да бъде преценена наличността на площите. Съгласно Доклад №45-09-354/11.06.2010г. по отношение броя на наземните оператори на територията на летището не е налице промяна, а трафикът е с по-висок процент годишно.

Със Заповед № 45-01-258 от 22.08. 2008г. на Главния директор на ГД ГВА се определят двама оператори, които да извършват наземно обслужване на трети страни. Мотивите са: поради изчерпване на капацитета, с оглед поддържане на качество и бързина на обслужване и с оглед поддържане на нивото на безопасност при обслужване на ВС на перона.

Със Заповед № 45-01-234/14.06.2010г. на Главния директор на ГД ГВА ограничението относно броя на операторите, извършващи наземно обслужване на трети страни на територията на Летище София, е отменено.

„ЛС“ ЕАД е отправило две уведомления⁹ по реда на чл. 48д, ал. 13 от ЗГВ до ГД ГВА с искане за ограничаване броя на операторите по наземно обслужване на Летище София, поради изчерпан капацитет за нормално и безопасно осъществяване на дейността. „ЛС“ ЕАД се обръща с молба към ГД ГВА да потърсят съвместно решение от възникналата неблагоприятна ситуация за летищния оператор и с предложение да бъдат преоценени капацитетните възможности на Летище София с оглед налагане на ограничения на броя на операторите по наземно обслужване. Предлага след тяхното обявяване да се приложи регламентираната от закона конкурсна процедура за избор на оператори, на които да бъде издадено разрешение за достъп до пазара за наземно обслужване.

ГД ГВА е поискала¹⁰ от „ЛС“ ЕАД актуализиране на генералния план на летището и изясняване на инвестиционната програма на летищния оператор, за да направи обективен извод в насока преразглеждане въпроса за капацитета на Летище София и съответно ограничаване броя на наземните оператори.

III. ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА

III.1. Нормативна база

Релевантната нормативна уредба се съдържа основно в два нормативни акта:

- Закон за гражданското въздухоплаване, който урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му, и

⁸ Писмо вх.№ към КЗК-1074/12 от 27.03.2013г.

⁹ Вх.№ 10.51-261/22.10.2010г. и вх.№ 40-02-222/28.06.2012г.

¹⁰ Писмо изх. № 40-02-222/08.08.2012г.

- Наредба № 20 /24.11.2006г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата (Наредба 20/2006)-

Регулаторни функции по изпълнението на двата закона са възложени на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна агенция“ (ГВА) и Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

III.1.1. Летищен оператор на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост

Гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори. Летищни оператори могат да бъдат търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и ЗГВ, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала (чл. 43б, ал. 1, ЗГВ).

Едноличните търговски дружества с държавно имущество ползват гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост без концесия. Условията и редът за ползването на летището се определят с договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едноличното търговско дружество (чл.43д, ЗГВ).

III.1.2. Летищна администрация на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост

Летищният оператор на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост може да изпълнява изцяло или частично функциите на летищна администрация по възлагане на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (чл. 48а, ал. 4 и 5, ЗГВ).

Правомощията и задълженията на летищната администрация са изброени в ал. 3 на чл. 43д, ЗГВ. Част от тях са:

- създава условия за стопанска дейност на територията на летището за лицензираните по този закон оператори по наземно обслужване;
- събира летищни такси, предвидени по този закон.

III.1.3. Дейност по наземно обслужване

Дейностите по наземно обслужване се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава-членка на Европейския съюз или страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване (48д, ал. 1, ЗГВ).

Лицензът за извършване на дейност се издава от ГД ГВА. Лицензът за оператор по наземно обслужване или самообслужване удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари (чл.3, ал.2 от Наредбата). Издадените лицензии са безсрочни.

Легална дефиниция на понятието „наземно обслужване” се съдържа в параграф 3, т. 18 от Допълнителните разпоредби на ЗГВ. Съгласно нея „наземно

обслужване са дейностите, свързани с предполетно или следполетно обслужване на въздухоплавателното средство, извършвани в охраняемите граници на летище.

Дейностите по наземно обслужване или самообслужване са (чл. 48д, ал. 3, ЗГВ):

1. Наземно администриране и надзор;
2. Обслужване на пътници;
3. Обработка на багажи;
4. Обработка на товари и поща;
5. Перонно обслужване на въздухоплавателни средства;
6. Обслужване на въздухоплавателни средства;
7. Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла;
8. Техническо обслужване на въздухоплавателни средства;
9. Полетни операции и администриране на екипажите;
10. Наземен транспорт;
11. Обслужване на бордния бюфет.

III.1.3. Определяне на броя оператори по наземно обслужване

На летище с годишен пътничкооборот над 2 млн. пътници или с годишен товарооборот над 50 000 т. броят оператори, които предоставят на трети лица услуги, свързани с обработка на багажи, перонно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла, обработка на товари и поща - по отношение на физическото обработване на товари и поща, независимо дали са пристигащи, отпътуващи или трансферни между летищния терминал и въздухоплавателното средство, и са получили достъп до пазара, не може да бъде по-малък от двама за всяка от тези дейности, освен ако няма кандидати (чл. 48д, ал. 5, ЗГВ).

ГД ГВА може да предостави само на един оператор, извършващ наземно обслужване на трети лица, правото да извършва една или повече от дейностите по ал. 5 или да определи броя на операторите, извършващи наземно обслужване на трети лица (чл. 48д, ал. 8, т. 2 и 5, ЗГВ). Тези ограничения се налагат при недостиг на технологични площи или капацитет на дадено летище, възникнал в резултат на голямо натоварване и голям процент използване на площите, както и когато това е оправдано и свързано преди всичко с безопасността, сигурността или пространственото разположение на летището (чл. 48д, ал. 9, ЗГВ).

Летищният оператор уведомява ГВА при възникване на обстоятелствата за налагане на ограничения. В тримесечен срок от уведомяването главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" назначава проверка и издава заповед (чл. 48д, ал. 13, ЗГВ).

Горните ограничения се налагат по реда на чл. 55 на Наредба 20/2006.

Когато за определено летище са въведени ограничения по чл. 48д, ал. 5 нормативната уредба изисква да се проведе конкурс за достъп до пазара на оператори по наземно обслужване. Конкурсът се провежда от летищния оператор или от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", когато дейността - предмет на конкурса, се извършва от летищния оператор (чл. 48ж, ал. 13, ЗГВ). Конкурсът се организира по правилата на чл. 56-63 от Наредба 20/2006.

Главният директор на ГВА по искане на летищния оператор със заповед отнема достъпа до пазара на оператор по наземно обслужване или самообслужване, който не спазва задължителните разпореждания по чл. 48з, ал. 1, ЗГВ на съответното летище (чл. 48д, ал. 20, ЗГВ).

Горните актове на главния директор на ГВА се обжалват по реда на Административнопроцесуалния кодекс (чл. 48д, ал. 22, ЗГВ).

III.1.3.1. Условия за достъп на наземните оператори

Всяко лице, на което е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване и самообслужване, има право на достъп до пазара по наземно обслужване или на самообслужване на дадено летище за обществено ползване при условията на Закона за гражданското въздухоплаване и Наредба 20/2006 (чл. 52, ал. 7, Наредба 20/2006).

Летищният оператор на съответното летище с цел осигуряване безопасното функциониране на летището има право да наложи на операторите по наземно обслужване правила и да издава задължителни разпореждания (чл. 68, Наредба 20/2006).

Летищният оператор с писмен акт решава осигуряването на достъп до летищните съоръжения и разпределя наличното свободно пространство за наземно обслужване между операторите по наземно обслужване и самообслужване на базата на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни правила и критерии до степен, необходима за осъществяване на дейността им, и по начин, който да позволи ефективна и лоялна конкуренция. Там, където достъпът до летищните съоръжения дава повод за събирането на такси или други плащания, летищният оператор с писмен акт определя тези плащания по обективни, прозрачни и недискриминационни критерии. Горните актове са административни актове и подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс (чл. 69, Наредба 20/2006).

III.1.3.2. Отделни сметките за дейността на Летищните оператори

Летищни оператори, които осъществяват дейност по наземно обслужване, са длъжни да отделят сметките си за своите дейности по наземно обслужване от сметките за други дейности в съответствие с действащото счетоводно законодателство (чл. 48и, ал. 1, ЗГВ). ГВА възлага извършване на проверка за спазване на това изискване на независим регистриран одитор по смисъла на Закона за независимия финансов одит.

Независимият регистриран одитор представя ежегоден доклад до главния директор на ГД "ГВА" относно спазването на изискването и за липсата на финансово преливане между дейността по наземно обслужване и другите дейности, които операторът осъществява (чл. 53, ал. 4, Наредба 20/2006). Докладът на одитора се представя в срок не по-късно от 30 април.

III.2. Дейности на страните в производството

1. „Летище София” ЕАД изпълнява функциите на летищна администрация на територията на Летище София, възложени със Заповед № РД-08-301/31.03.1999г. на Министъра на транспорта. Дейностите, правата и задълженията на летищната администрация на летищата за обществено ползване

най-общо се свеждат до осигуряване безопасността и сигурността на полетите, поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване.

На основание чл. 48в, ал. 1 от ЗГВ, ГД „ГВА” издава Лиценз за летищен оператор № 1 на „Летище София” ЕАД.

1.2. Между Правителството на Република България (заемополучател) и „Летище София” ЕАД (краен бенефициент) са сключени Споразумение за управление и Споразумение за заемане на средства, получени от заем, с които на „Летище София” ЕАД е отстъпено възмездно право на ползване (стопанисване и управление) на Летище София в цялостния вещен състав след реконструкцията и разширението, вкл. писта, перон и Терминал 1, както и построените нова писта и Терминал 2.

„Летище София” ЕАД поема задължение, вместо да плати стойността на отстъпеното му право на ползване върху обекта, да извърши погасяване на заемите, отпуснати на Правителството на Република България за финансиране на проект „Реконструкция, развитие и разширение на Летище София”, със средствата от летищни такси и другите управлявани от него доходи. При недостиг на средства за обслужване на задължението, крайният бенефициент следва да изготви проект за коригиране на Подробния финансов план на обекта за използването на заема, съобразно необходимостта за покриване на превишението по суми и срокове (чл. 3 от Споразумението за заемане на средства).

1.3. „Летище София” ЕАД има издадени лицензии за следните дейности по наземно обслужване:

- наземно администриране и надзор – Лиценз № 1-1 от 28.09.2007г. ;
- обслужване на пътници - Лиценз № 1-2 от 28.09.2007г.;
- обработка на багажи - Лиценз № 1-3 от 28.09.2007г.;
- обработка на товари и поща - Лиценз № 1-4 от 28.09.2007г.;
- перонно обслужване на въздухоплавателни средства - Лиценз № 1-5 от 28.09.2007г.;
- обслужване на въздухоплавателни средства-Лиценз № 1-6 от 28.09.2007г.;
- обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла - Лиценз № 1-7 от 28.09.2007г.
- полетни операции и администриране на екипажите - Лиценз № 1-9 от 28.09.2007г.;
- наземен транспорт - Лиценз № 1-10 от 28.09.2007г.;

1.4. (...)*.

1.4.1. (...)*.

2. „Суиспорт България“ АД осъществява дейност по наземно обслужване на територията на Летище София, като към настоящия момент има издадени лицензии за следните дейности:

- наземно администриране и надзор - Лиценз № 15-1 от 21.08.2007г.;
- обслужване на пътници - Лиценз № 15-2 от 21.08.2007г.;
- обработка на багажи - Лиценз № 15-3 от 21.08.2007г.;
- обработка на товари и поща- Лиценз № 15-4 от 21.08.2007г.;

- обслужване на въздухоплавателни средства на перона- Лиценз № 1-5 от 28.09.2007г.;

- обслужване на въздухоплавателни средства - Лиценз № 15-6 от 21.12.2007г.;

- обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла -Лиценз № 34-7 от 09.02.2010г.;

- полетни операции и администриране на екипажите - Лиценз № 15-9 от 21.08.2007г.;

- наземен транспорт - Лиценз № 15-10 от 21.08.2007г.;

3. И двете дружества имат издадени по 9 (девет) лицензии за осъществяването на едни и същи дейности.

4. На територията на Летище София действат общо 32 наземни оператора по наземно обслужване, от които :

4.1. 23 наземни оператора имат лиценз само за една наземна дейност, по отношение на която се конкурират със страните в настоящото производство;

- „Авиешън Сървисиз България“ООД има лицензии за две дейности – обработка на товари и поща, наземен транспорт ;

- „Джет 1“ ООД има лицензии за четири дейности -обслужване на пътници; обработка на багажи; перонно обслужване на ВС; обслужване на ВС;

- „Голдеър Хендлинг България“ ООД има лицензии за седем дейности по наземно обслужване. Дружеството притежава следните номера лицензии според дейността: Лиценз № 1; 2; 3; 4; 5; 6; 9;

- Три компании -„България Ер“ АД, „Бългериан Ер Чартър“ ООД, „Авиостарт“ ООД, имат лиценз за самообслужване¹¹.

5. Услугите по наземно обслужване се предоставят въз основа на разработения от Международната асоциация за въздушен транспорт (ИАТА) Стандартен Договор за Наземно Обслужване (СДНО). Договорът се състои от основно тяло, което описва стандартите и процедурите във връзка с наземното обслужване, Анекс А (описание на всички услуги по наземно обслужване) и Анекс Б (съдържа конкретни параметри). Наземните оператори и авиокомпаниите договарят само условията по Анекс Б – конкретно предоставяни услуги (с кодовете от Анекс А), цени, начини на плащане и др.

6. Със Заповед № 45-01-258 от 22.08.2008г. на Главния директор на ГД ГВА се определя, че само двама оператори могат да извършват всяка от следните дейности: наземно обслужване на трети лица и да предоставят една или повече от следните дейности: обработка на багажи, перонно обслужване на въздухоплавателни средства и обслужване с горива и масла на въздухоплавателни средства.

6.1. Със Заповед № 45-01-234 от 14.06.2010г. Главният директор на ГД ГВА отменя своя Заповед № 45-01-258 от 22.08.2008г. Мотивите за отмяна се съдържат в доклад вх.№ 45-09-354/11.06.2010г. и в доклад вх.№ 10-01-98/20.05.2010г., одобрен от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

¹¹ Съгласно т. 37, § 3 от ДР на ЗГВ, "Самообслужване" в летище за обществено ползване е налице, когато авиационен оператор си осигурява една или повече от дейностите по наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3 сам или чрез нает от него оператор по наземно обслужване за нуждите на авиационния оператор, без да е допустимо предоставяне на услуги на трети страни от наетия оператор.

6.1.1. Мотивите и изводите в доклад вх.№ 45-09-354/11.06.2010г. са: съществуващите възможности за оптимизиране и мултифункционално използване на съществуващите технически параметри на капацитета за извършване на дейности по наземно обслужване на Летище София не налагат ограничения на броя на операторите по наземна дейност на обслужване на ВС. Горните мотиви са с оглед целесъобразното разширяване на възможното развитие на конкуренцията, подобряване качеството на обслужване на въздушните превозвачи и редуциране цените на услугите.

III.2.1. Договори с авиопревозвачи, сключени от „Летище София“ ЕАД в периода 2008г. – 2012г.

7. Авиопревозвачът **El Al Israel Airlines Ltd & Sund Or Internacional Airlines (Израел)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.03.2008г.

7.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка; обработка на товари и поща.

7.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове въздухоплавателни средства (ВС): (...)*.

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник

7.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 28.02.2011г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 60- дневно предизвестие до другата страна.

7.1. Ново Допълнение е подписано на 01.04.2010г.

7.1.А. Цени за наземно обслужване по тип ВС: (...)*.

7.2. Нов договор – Анекс Б.1.0 е валиден от 01.05.2012г.

7.2.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; обработка на товари и поща.

7.2.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник

7.2.В. Договорът е сключен за срок от 1 година до 30.04.2013г. и след което ще остане в сила, освен ако не бъде прекратен от някоя от страните с 60-дневно предизвестие до другата страна.

8. Авиопревозвачът **Thy Turkish Airlines** и „Летище София“ ЕАД подписват Допълнение от 01.01.2009г. към Анекс Б.1.0 от 01.02.2004г.

8.А. Предметът на Допълнението обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

8.Б. Цената на услугите е за ВС (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

9. Авиопревозвачът **JSC Aeroflot – Russian Airlines (Русия)** и „Летище София“ ЕАД сключват на 01.01.2009г. Допълнение към Анекс Б.1.2, в сила от 01.02.2007г.

9.А. Страните се съгласяват за следното допълнение: (...)*

9.1 На 01.01.2009г. е сключено Допълнение 2 към Анекс Б.1.2, с което е договорена цена за пътническо обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник.

10. Авиопревозвачът **“Myair.com S.p.A”** и „Летище София“ ЕАД сключват Допълнение към Анекс Б.1.2 от 15.02.2007г., валидно от 01.01.2009г.

10.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

10.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

11. Авиопревозвачът **European Air Transport Leipzig GmbH** сключва Допълнение към Договор – Анекс Б.1.0. от 23.02.2007г., с „Летище София“ ЕАД, валидно от 01.09.2008г.

11.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

11.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

11.1. Допълнение към Договор – Анекс Б.1.0 е валидно от 01.10.2012г. с предмет рампово и пътническо обслужване.

11.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

12. Авиопревозвачът **„България еър“ (България)** и „Летище София“ ЕАД сключват Допълнение към Договор – Анекс Б.1.3 от 16.03.2007г., валидно от 01.07.2008г.

12.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

12.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

12.1. Авиопревозвачът сключва Допълнение към Договор – Анекс Б.1.3. от 16.03.2007г., с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2009г.

12.1.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

12.1.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

12.2. Нов Договор - Анекс Б.1.0. е валиден от 01.05.2011г.

12.2.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка; карго.

12.2.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки излетял пътник е (...)*.

12.3. „Летище София“ ЕАД е предоставяло в пълен размер пътнически услуги до 01.08.2013г.

12.3.1. Договорните отношения са прекратени от 07.10.2013г.

13. Авиопревозвачът **Malev Hungarian Airlines Ltd. (Унгария)** и „Летище София“ ЕАД сключват Допълнение към Договор – Анекс Б.1.0. от 01.11.2007г., валиден от 01.09.2008г.

13.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

13.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

Договорена е и цена за теглене/буксиране на ВС: (...)*.

13.1. С допълнение към Договор – Анекс Б.1.0 е договорена цена за обслужване за излетял пътник: (...)*.

13.2. Ново Допълнение към Анекс Б.1.2 е валидно от 01.01.2009г.

13.2.А. Страните се съгласяват за следното допълнение:

- цена за пътническо обслужване: (...)*;

- супервизия за операции по отстраняване на обледеняване (...)*.

13.3. Нов Договор – Анекс Б 1.1. е валиден от 01.04.2011г.

13.3.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

13.3.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*;

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

13.3.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 31.03.2013г.

14. Авиопревозвачът **“Би Ейч Еър” ООД** и „Летище София“ ЕАД сключват Допълнение към Анекс Б.1.2 от 01.12.2007г., валидно от 01.06.2009г.

14.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

14.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

14.1. Страните сключват допълнение от 01.02.2010г.

14.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

14.2. Нов договор – Анекс Б.1.0 е валиден от 25.12.2012г.

14.2.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка .

14.2.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

14.2.В. Договорът е сключен за срок малко над една година до 31.05.2014г.

15. Авиопревозвачът **Blue Panorama Airlines Spa (Италия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.03.2008г.

15.А. Предметът на договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

15.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

Договорът предвижда стимулираща отстъпка в размер на 20 % от цените за опериране във връзка с чартърната програма на Превозвача при условие, че бъдат изпълнени 80% от полетите от одобрената програма.

15.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 28.02.2010г.

16. Авиопревозвачът **Nouvelar Tunisie (Тунис)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2008г.

16.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

16.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник - (...)*.

16.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.04.2010г.

17. Авиопревозвачът **A.B.C. Air Hungary KFT (Унгария)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.06.2008г.

17.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

17.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

17.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.04.2010г.

18. Авиопревозвачът **Olimpic Airlines (Гърция)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.07.2008г.

18.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

18.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

18.В. Договорът е сключен за срок до 30.06.2010г. От момента на изтичане на валидността на договора той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 60-дневно предизвестие до другата страна.

18.1. Нов договор е сключен на 29.09.2009г.

18.1.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

18.1.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

18.1.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.09.2011г. От момента на изтичане на валидността на договора той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 60-дневно предизвестие.

19. Авиопревозвачът **Easyjet Airline Company Limited (Великобритания)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 16.08.2008г.

19.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

19.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Договорените цени са приложими и за други ВС до 180 места.

19.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 15.08.2010г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 90-дневно предизвестие до другата страна.

20. Авиопревозвачът **Flybaboо (Швейцария)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД на 01.10.2008г.

20.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

20.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

За първата година на опериране по маршрут GVA-SOF на Превозвача ще бъде предоставено специално стимулиращо намаление от 40% (и 20 % за втората година) от цените в параграф 1.1.1. и параграф 1.1.2.

20.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 30.09.2011г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 90-дневно предизвестие до другата страна.

21. Авиопревозвачът **Aegean Airlines S.A. (Гърция)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.10.2008г.

21.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

21.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

21.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.09.2010г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез отправяне на 60-дневно предизвестие.

22. Авиопревозвачът **Aer Lingus Limited (Ирландия)** и „Летище София“ ЕАД сключват договор, валиден от 01.10.2008г.

22.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

22.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*

За първата година на опериране по маршрут DUB–SOF на Превозвача ще бъде предоставено стимулиращо намаление от 40% от цените в Подпараграф 1.1.1. и параграф 1.1.2.

22.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.09.2010г.

23. Авиопревозвачът **Tarom Romanian Air Transport (Румъния)** сключва Договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.11.2008г.

23.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка; обработка на товари и поща.

23.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

23.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 31.10.2010г. От момента на изтичането му, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез отправяне на 60-дневно предизвестие.

23.1. Нов Договор – Анекс Б.1.0 е валиден от 01.11.2010г.

23.1.А. Предметът на договора остава същият.

23.1.Б. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*;

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

23.1.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 31.10.2012г. От момента на изтичането му, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез отправяне на 60-дневно предизвестие до другата страна.

24. Авиопревозвачът **Federal State Unitary Enterprise STC „Russia“ (Русия)** и „Летище София“ ЕАД сключват договор, валиден от 01.12.2008г.

24.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

24.Б. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

24.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.11.2010г. От момента на изтичане на валидността на договора той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 60-дневно предизвестие до другата страна.

24.1. Нов договор е сключен на 01.12.2010г.

24.1.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

24.1.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

25. Авиопревозвачът **British Airways PLC (Великобритания)** и „Летище София“ ЕАД сключват договор, валиден от 01.12.2008г.

25.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

25.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

25.В Договорът ще продължава да бъде в сила, докато не бъде прекратен от една от страните с 90-дневно предизвестие.

25.1. Сключено е Допълнение от 01.07.2009г. със същия предмет.

25.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

25.2. Ново допълнение със същия предмет е валидно от 01.10.2009г.

25.2.А. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

25.3. Нов договор със същия предмет е сключен на 01.10.2010г.

25.3.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС, включвайки TRC: (...)*.

25.3.В. Съгласно договора цените няма да бъдат повишавани за срок от три години. След този период обслужващото предприятие праща ежегодно 30-дневно писмено уведомление за преглед и взаимно договаряне на цените.

26. Авиопревозвачът **Societe Air France S.A. (Франция)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД на 01.01.2009г.

26.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

26.Б. Цената на услугите е договорена по следните ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

26.1. Допълнение със същия предмет е сключено на 01.12.2010г.

26.1.А. Цената на услугите е договорена по следните ВС: (...)*.

26.1.3. Договорът е сключен за срок от 4 години до 31.03.2013г.

27. Авиопревозвачът **Alitalia – Compagnia Aerea Italiana Spa (Италия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 13.01.2009г.

27.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

27.Б. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

27.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 31.12.2011г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез отправяне на 60-дневно предизвестие.

27.1. Нов договор – Анекс Б.1.0 е валиден от 01.12.2010г.

27.1.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; обработване на товари и поща.

27.1.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цени за обслужване на заминаващ пътник: (...)*.

27.1.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 31.12.2013г. От момента на изтичането му, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез отправяне на 60-дневно предизвестие до другата страна.

28. Авиопревозвачът **“Еър Макс” ЕООД** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.02.2009г.

28.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

28.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*

29. Авиопревозвачът **Aerosvit Airlines (Украйна)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.04.2009г.

29.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

29.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*

Цена за обслужване: (...)*

29.В Договорът е сключен за срок от една година до 31.03.2010г. В случай, че нито една от страните по договора не отправи най-малко 60 –дневно писмено предизвестие преди изтичане на валидността му, този Договор ще бъде автоматично продължаван за всеки следващ 12-месечен период.

29.1. Допълнение от 01.04.2010г. е сключено за ВС (...)*.

29.2. Допълнение от 01.01.2012г. е сключено между страните за следния тип ВС: (...)*.

29.3. Договор – Анекс Б.1.1., валиден от 12.06.2012г., отменя Анекс Б.1.0 в сила от 01.04.2009г.

29.3.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

29.3.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

(...)*.

29.3.В. Договорът е сключен за срок от 1 година до 11.06.2013г. Ако никоя от страните не предяви 60-дневно писмено предизвестие за прекратяване, договарът автоматично се продължава за още 12-месечен период.

30. Авиопревозвачът **Atlasjet Airlines (Турция)** и „Летище София“ ЕАД сключват договор, валиден от 01.05.2009г.

30.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

30.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

(...)*.

30.В Договорът е сключен за срок от 3 години до 31.03.2012 г. От момента на изтичане на валидността му договарът е валиден до прекратяването му от една от двете страни с 60-дневно предизвестие.

31. Авиопревозвачът **Donbassaero Airlines LLC (Украйна)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 15.11.2009г.

31.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

31.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Договарът предвижда стимулираща отстъпка в размер на 20 % от цените по Параграфи 1.1.1. за първата година на опериране, при условие че бъдат изпълнени 80% от полетите от предварително заявената програма.

(...)*.

31.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 30.06.2012г. От момента на изтичане на валидността му договорът е валиден до прекратяването му от една от двете страни с 90-дневно предизвестие.

32. Авиопревозвачът **Hamburg International (Германия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.12.2009г.

32.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

32.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

32.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.11.2011г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни, даваща 60-дневно предизвестие на другата страна.

33. Авиопревозвачът **Niki Luftfahrt GmbH (Австрия)** сключва Договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.02.2010г.

33.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

33.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*			
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

33.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 31.12.2012г. От момента на изтичането му, договорът ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните с 90-дневно предизвестие.

33.1. С Допълнение към Анекс Б.1.0. от 01.02.2010г., валидно от 01.11.2010г., страните по договора се съгласяват да бъдат добавени следните цени за ВС (...)*.

33.2. Подписано е допълнение на Анекс Б.1.0 от 01.12.2011г. с предмет противообледенителна обработка.

33.3. Ново допълнение на Анекс Б.1.0 е валидно от 01.10.2011г.

33.3.А. Договорени са следните цени за заминаващ пътник:

(...)*				
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

33.4. Нов договор – Анекс Б.1.0 е валиден от 01.08.2012г.

33.4.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

33.4.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*				
--------	--	--	--	--

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

33.4.3 Договорът е сключен за срок от 3 години до 31.12.2015г. От момента на изтичане на валидността му, договорът ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните с 90-дневно предизвестие.

34. Авиопревозвачът **Germanwings GmbH (Германия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.03.2010г.

34.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

34.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове въздухоплавателни средства (ВС):

(...)*			
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	

34.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 28.02.2012г.

35. Авиопревозвачът **Cimber Sterling A/S (Дания)** сключва договор /Анекс Б1.0./ с „Летище София“ ЕАД, валиден от 28.03.2010г.

35.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

35.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

Цени за обслужване на заминаващ пътник (1-5 полета седмично) (...)*.

За първата година на опериране по маршрута СРН-SOF на Превозвача ще бъде предоставено намаление от 40 % и за втората година на опериране 20 % от цените в Под-параграф 1.1.1. и 1.1.2.

35.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 31.03.2013г. От момента на изтичане на валидността му, договорът ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните чрез отправяне на 60-дневно предизвестие.

35.1. С Допълнение към Анекс Б.1.0, валидно от 01.05.2011г., е договорена цена на услугите за ВС (...)*.

36. Авиопревозвачът **Vmibaby Limited (Англия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.04.2010г.

36.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

36.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

37. Авиопревозвачът **JSC Nordavia – Regional Airlines (Русия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2010г.

37.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

37.Б. Цената на услугите е договорена по Ценник на Обслужващото предприятие.

37.В. Договорът ще бъде автоматично подновен след всяка изтекла година до прекратяването му от някоя от страните с 60-дневно предизвестие.

38. Авиопревозвачът **Pegasus Airlines (Турция)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.10.2010г.

38.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

38.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

Полети сед.	(...)*	(...)*	(...)*
ВС	(...)*	(...)*	(...)*
A320 bulk/В 737-800	(...)*	(...)*	(...)*

38.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 30.09.2013г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни с 60-дневно предизвестие.

39. Авиопревозвачът **Ural Airlines JSC (Русия)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.10.2010г.

39.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

39.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове въздухоплавателни средства (ВС): (...)*

Договорът предвижда стимулираща отстъпка в размер на 20 % от цените по Под-Параграфи 1.1.1. и 1.1.2 за първата г. на опериране по маршрута SVX-SOF-SVX.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

39.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.09.2012г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните с отправяне на 60-дневно предизвестие.

40. Авиопревозвачът **Sun Express (Турция)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.12.2010г.

40.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

40.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

Договорът предвижда стимулираща отстъпка в размер на 20 % от цените по Параграфи 1.1.1. за първата година на опериране, при условие че бъдат изпълнени 80% от полетите от предварително заявената програма.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

40.В. Договорът е сключен за срок от 3 години до 30.11.2013г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни чрез 90-дневно предизвестие до другата страна.

41. Авиопревозвачът **Windrose Aviation Company (Украйна)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.12.2010г.

41.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

41.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Стимулираща отстъпка в размер на 20 % от цените по Параграфи 1.1.1. и 1.1.3 за първата година на опериране ще бъде предоставена на Превозвача.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

41.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.11.2012г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните с отправяне на 90-дневно предизвестие.

41.1. Към Договора е сключено допълнение от 01.12.2011г.

41.1.А. Цената на услугите по типове ВС е: (...)*

42. Авиопревозвачът **Air Moldova (Молдова)** сключва договор с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.12.2010г.

42.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

42.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

42.В Договорът е сключен за срок от 3 години до 30.11.2013г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни с 90-дневно предизвестие на другата страна.

43. Авиопревозвачът **Travel Service A.S. (Чехия)** сключва договор – Анекс Б.1.0 с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.01.2011г.

43.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

43.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

44. Авиопревозвачът **KOSMOS (Русия)** сключва договор –Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 24.01.2011г.

44.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

45.Б. Цената на услугите е договорена за ВС: (...)*

45. Авиопревозвачът **Joint Stock Aviation Company Donavia (Русия)** сключва договор –Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.02.2011г.

45.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

45.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

За първата година на опериране на Превозвача ще бъде предоставено стимулиращо намаление от 20 % за цените в Под-параграф 1.1.1. при условие, че програмата на Превозвача бъде изпълнена най-малко 80%.

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминал пътник

45.В Договорът ще бъде валиден до 30.11.2013г. От момента на изтичането му, ще бъде валиден до прекратяването с 90-дневно предизвестие.

46. Авиопревозвачът **Sky Airlines (Турция)** сключва Договор- Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.04.2011г.

46.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

46.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник.

46.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90- дневно предизвестие на другата страна.

47. Авиопревозвачът **GEOMATICS S.A.** (Гърция) сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2011г.

47.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

47.Б. Цената на услугите е договорена за ВС: (...)*.

48. Авиопревозвачът **VIP Wings a.s./ Danube wings (Словакия)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.07.2011г.

48.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

48.Б. Цената на услугите е договорена за ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

48.В. Договорът ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните, даваща 90-дневно предизвестие на другата страна.

49. Авиопревозвачът **Czech Airlines j.s.c. (Чехия)** сключва договор- Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.12.2011г.

49.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

49.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминал пътник: (...)*.

49.В. Договорът е сключен за срок от 2 години до 30.11.2013г. От момента на изтичане на валидността на договора, той ще бъде валиден до прекратяването му от една от двете страни с 60-дневно предизвестие до другата страна.

50. Авиопревозвачът **Meridiana Fly S.P.A. (Италия)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.02.2012г.

50.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

50.Б. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*.

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник.

51. Авиопревозвачът **Corendon Dutch Airlines B.V. (Холандия)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2012г.

51.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

51.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

51.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

52. Авиопревозвачът **Corendon Airlines (Турция)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.05.2012г.

52.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

52.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

52.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

53. Авиопревозвачът **Mistral AIR s.r.l. (Италия)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 31.08.2012г.

53.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

53.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*

Цена за обслужване: (...)* за всеки заминаващ пътник.

53.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 60-дневно предизвестие до другата страна.

54. Авиопревозвачът **Budapest Aircraft Services LTD. (Унгария)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.10.2012г.

54.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване.

54.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

54.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 60-дневно предизвестие до другата страна.

55. Авиопревозвачът **Atlantic Airways LTD (Дания)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 10.10.2012г.

55.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

56.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*

Цена за обслужване за всеки заминаващ пътник: (...)*.

55.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

56. Авиопревозвачът **„Българиап Еър Чартър“ (България)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.11.2012г.

56.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка; карго.

56.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*

Цена за обслужване на обработен товар/поща: (...)*.

56.В. Договорът ще бъде валиден за 3 години до 31.10.2015г. От момента на изтичане на валидността му, ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните с отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

57. Авиопревозвачът **„Ер Виа“ ООД (България)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 01.11.2012г.

57.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка; карго.

57.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*

Цена за обслужване на обработен товар/поща: (...)*.

57.В. Договорът ще бъде валиден за 3 години до 31.10.2015г. От момента на изтичане на валидността му, ще бъде валиден до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

58. Авиопревозвачът **Ryanair LTD (Ирландия)** сключва договор – Анекс Б.1.0. с „Летище София“ ЕАД, валиден от 15.11.2012г.

58.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: рампово и пътническо обслужване; противообледенителна обработка.

59.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

Договорените цени ще бъдат приложими и за други ВС до 190 места.

58.В. Договорът ще бъде в сила до прекратяването му от една от страните, чрез отправяне на 90-дневно предизвестие до другата страна.

59. Договорните отношения на „Летище София“ ЕАД са представени в следващата таблица, която проследява възникването, измененията, сключване на нови договори и прекратяването на търговските отношения. С дати е отбелязано началото на търговските отношения, съответно актуализацията им, а продължителността им през годините е отбелязана със знак „+“. За по-добра визуализация периодите, в които не съществуват търговски взаимоотношения, са оцветени с по-тъмни сектори.

№	Година Дружество	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.	EL AL ISRAEL AIRLINES	2004	01.03	+	01.04	+	01.05	+
2.	Турски авиолинии	2004	+					
3.	Aeroflot	01.02	+	01.01	+	+	+	+
4.	“MYAIR.com S.p.A”	15.02	+	01.01	+	+	+	+
5.	EU AIR TRANSPORT Leipzig GmbH	23.02	+	+	+	+	01.10	+
6.	„БЪЛГАРИЯ ЕЪР“	16.03	01.07	01.05	+	01.05	+	+
7	MALEV	01.11	01.09	+	+	01.04	+	+ ¹²
.								
8	“Би Ейч Еър” ООД	01.12	+	01.06	01.02	+	25.12	+
.								
9	BLUE PANORAMA AIRLINES Spa		01.03	+				
.								
10	NOUVELAR TUNISIE		01.05	+				
.								
11	A.B.C. AIR HUNGARY KFT		01.06	+				
.								
12	OLIMPIC AIR		01.07	29.09	+			
.								
13	EASYJET AIRLINE COMPANY LTD		16.08	+	+			
.								
14	FLYBABOO		01.10	+	+	+		
.								
15	AEGEAN AIRLINES S.A		01.10	+	+			
.								
16	AER LINGUS LIMITED		01.10	+	+			
.								
17	TAROM		01.11	+	01.11	+	+	
.								
18	FEDERAL STATE UNITARY ENTERPRISE STC „RUSSIA“		01.12	+	01.12	+	+	+

¹² До 30.03.2013г.

1	BRITISH AIRWAS		01.12	01.10	01.10	+	+	+
9	SOSIETE AIR FRANCE S.A.			01.01	01.12	+	+	+ ¹³
.	ALITALIA			13.01	01.12	+	+	+ ¹⁴
	“Еър Макс”		+	01.02	+	+	+	+
	AEROSVIT			01.04	01.04	+	12.06 ¹⁵	+ ¹⁶
	ATLASJET AIRLINES			01.05	+	+		
	DONBASSAERO			15.11	+	+	+	
	HAMBURG INTERNATIONAL			01.12	+	+		
	NIKI				01.02	+	01.08	+
	Germanwings GmbH				01.03	+		
	Cimber Sterling A/S				28.03	+	+	+ ¹⁷
	BMIBABY LIMITED				01.04	+	+	+
	JSC Nordavia				01.05	+	+	+
	PEGASUS AIRLINES				01.10	+	+	+ ¹⁸
	Ural Airlines JSC				01.10	+	+	
	SUN EXPRESS				01.12	+	+	+ ¹⁹
	Windrose				01.12	+	+	
	AIR MOLDOVA				01.12	+	+	+ ²⁰
	TRAVEL SERVICE					01.01	+	+
	KOSMOS					24.01	+	+
	DONAVIA					01.02	+	+ ²¹
	SKY AIRLINES					01.04	+	+*
	GEOMATICS S.A.					01.05	+	+
	VIP WINGS a.s./ DANUBE WINGS					01.07	+	+*
	CHECH AIRLINES					01.12	+	+ ²²
	MERIDIANA FLY						01.02	+
	CORENDON DUTCH AIRLINES						01.05	+*
	CORENDON AIRLINES						01.05	+*
	MISTRAL AIR s.r.l.						31.08	+*
	BUDAPEST AIRCRAFT SERVICES LTD						01.10	+*
	ATLANTIC AIRWAYS						10.10	+*
	„Български Еър Чартър“						01.11.	+
	„Ер Виа“ ООД						01.11.	+
	RYANAIR LTD						15.11.	+*
	ОБЩО	8	20	25	32	35	40	36

*Възможност за прекратяване с предизвестие.

¹³ До 31.03.2013 г.

¹⁴ 31.12.2013 г.

¹⁵ Клиент на Суспорт в периода 01.04-12.06.2012 г.

¹⁶ До 11.06.2013г.

¹⁷ До 31.03.2013г.

¹⁸ До 30.09.2013г.

¹⁹ До 30.11.2013г.

²⁰ До 31.11.2013г.

²¹ До 31.11.2013г.

²² До 30.11.2013г.

III.2.2. Договори с авиопревозвачи, сключени от Суиспорт в периода 2008г. – 2012г.

60. Авиопревозвачът **Въздухоплаване Малта (Air Malta)** сключва договор със Суиспорт на 18.06.2007.

60.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

60.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

60.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

60.1. Нов договор е сключен на 01.05.2010 г. със същия предмет.

60.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*. Цената по договора е намалена с около 22 %.

60.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно 10.3 от Анекс Б (...)*.

61. Авиопревозвачът **Полски линии Лотнице (Polish linie Lotnicze LOT SA)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 16.08.2007.

61.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

61.Б. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*.

61.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

61.1. Нов договор е в сила от 01.11.2010 г. със същия предмет.

61.1.А. Цената на услугите е договорена по следните ВС: (...)*. Цената по договора е увеличена с около 1 % за първия тип ВС и е намалена с 20 % за останалите.

61.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)*.

62. Авиопревозвачът **Луфтханза (Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.11.2007 г.

62.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

62.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

62.В. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно 14.2 от Анекс Б (...)*.

62.1. Нов договор е в сила от 01.06.2010 г. със същия предмет.

62.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС за следните периоди:

- 01.06-14.08.2010 г. (...)*.

- от 15.08.2010 г. (...)*.

Цената на услугата в сравнение с договора от 2007г. е намалена с около 17 %.

62.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно 14.2 от Анекс Б (...)*.

63. Авиопревозвачът **Чешки авиолинии (Czech Airlines)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.11.2007 г.

63.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

63.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

(...)*.

63.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

64. Авиопревозвачът **Кипърски авиолинии (Cyprus Airlines Public Ltd.)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.11.2007 г.

64.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

64.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

64.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

64.1. Нов договор е в сила от 01.11.2010 г. със същия предмет.

64.1.А. Цената на услугите е договорена за следните ВС: (...)*. Цената по договора е намалена с около 20 %.

64.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно чл. 11.2 от Анекс Б (...)*.

65. Авиопревозвачът **Уиз въздухоплаване (Wizz Air Hungary Kft)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 04.03.2008 г.

65.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

65.Б. Цената на услугите е договорена за тип ВС (...)* в зависимост от поредността на съответния полет:

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

65.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

65.1. Ново допълнение е в сила от 04.03.2010 г. със същия предмет.

65.1.А. Схемата за определяне на цената е изменена както следва:

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Цената по договора е увеличена с около 5 % за първата група полети. За втората група полети цената е намалена с 1-3 %. Запазва се най-ниската ставка от (...)*, но същата вече се прилага за почти двойно по-малко осъществени полети.

65.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)*.

66. Авиопревозвачът **Швейцарски международни въздушни линии (Swiss International Air Lines Ltd.)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 30.03.2008 г.

66.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

66.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

66.В. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно 14.2 от Анекс Б (...)*.

66.1. По данни на Суиспорт цената по договора е била променяна два пъти както следва:

- 01.06. 2010 г.: (...)*.

- 15.08. 2010 г.: (...)*.

Цената по договора е намалена с около 15 %.

67. Авиопревозвачът **Уиз Еър (Виз еър България еърлайнс ЕАД)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 25.07.2008 г.

67.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

67.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)* в зависимост от поредността на съответния полет:

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

67.В. Договорът е сключен за срок до (...)* г.

68. Авиопревозвачът **Томсън авиолинии (Thomson Airways Ltd.)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.12.2008 г.

68.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

68.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

68.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

68.1. По данни на Суиспорт цената по договора е била променена на 01.12.2011 г.: (...)*. Цената по договора е увеличена незначително.

69. Авиопревозвачът **Томас Кук (Thomas Cook Airline Limited)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 17.01.2009 г.

69.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

69.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.
(...)*.

69.В. Договорът е сключен за срок от (...)* (чл.8.1.4, Анекс Б).

69.1. Нов договор е в сила от 17.01.2012 г. със същия предмет.

69.1.А. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.
Цената по договора е увеличена с около 2 %.

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

69.1.Б. Договорът е сключен за срок от (...)* (чл.8.3, Анекс Б).

70. Авиопревозвачът **Турски Авиолинии (Turkish Airlines)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 15.06.2009 г.

70.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

70.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*;
Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

70.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

71. Авиопревозвачът **Австрийски авиолинии (Austrian Airlines AG)** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.06.2010 г.

71.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: 1. Представителство, администриране и контрол; 2. Услуги за пътниците; 3. Перонни услуги; 4. Контрол по затварянето, комуникации, опериране на полетите; 5. Услуги за карго и пратки; 6. Допълнителни услуги; 7. Сигурност.

71.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

71.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

72. Авиопревозвачът **Аеросвит авиолинии (Close Joint Stock Company "Aerosvit Airlines")** сключва договор със Суиспорт, валиден от 01.04.2012 г.

72.А. Предметът на Договора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

72.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*;

72.В. Договорът е сключен за срок от (...)* (чл. 10.3 от Анекс Б).

73. Договорните отношения на Суиспорт са представени в следващата таблица, която проследява възникването, измененията, сключване на нови договори и прекратяването на търговските отношения. С дати е отбелязано началото на търговските отношения, съответно актуализацията им, а продължителността им през годините е отбелязана със знак „+“. За по-добра визуализация периодите, в които не съществуват търговски взаимоотношения, са оцветени с по-тъмни сектори.

№	Година Дружество	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
53.	Въздухоплаване Малта	18.06	+	+	01.05	+	+	+
54.	Полски линии Лотнице	16.08	+	+	31.11	+	+	²³
55.	Луфтханза	01.11	+	+	01.06 15.08	+	+	+ ²⁴
56.	Чешки авиолинии	01.11	+	+				
57.	Кипърски авиолинии	01.11	+	+	01.11	+	+	
58.	Уизз въздухопл. Унгария		04.03	+	04.03	+	+	²⁵
59.	Швейцарски м-унар. в. линии		30.03	+	01.06 15.08	+		
60.	Уизз въздухопл. България		25.06	+	+			
61.	Томсън авиолинии		01.12	+	+	01.12	+	+
62.	Томас Кук авиолинии			17.01	+	+	17.01	+
63.	Турски авиолинии			15.06	+	+		
64.	Австрийски авиолинии				01.06	+	+	+ ²⁶
65.	Аеросвит авиолинии						01.04 ²⁷	
	ОБЩО	5	9	11	11	10	9	5

III.2.3. Договори с авиопревозвачи, сключени от Голдеър в периода 2008г. – 2012г.

73. Авиопревозвачът **Олимпик въздухоплаване (Olympic Air, Гърция)** сключва договор с Голдеър, валиден от 01.11.2010г.

73.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

73.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

²³ (...)*.

²⁴ (...)*.

²⁵ (...)*.

²⁶ (...)*.

²⁷ (...)*.

73.В. Договорът е сключен за срок (...)*. Съгласно чл. 12.1 от Анекс Б (...)*.

74. Авиопревозвачът **Астра авиолинии (Astra Airlines, Гърция)** сключва договор с Голдеър, валиден от 01.11.2010г.

74.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

74.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*

74.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

75. Авиопревозвачът **ВН въздухоплаване (ВН Air, България)** сключва договор с Голдеър, валиден от 17.12.2010г.

75.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

75.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

75.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

76. Авиопревозвачът **„Аерофлот – Руски авиолинии“ АД** сключва договор с Голдеър, валиден от 20.12.2010г.

76.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

76.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*

76.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

77. Авиопревозвачът **Сеvън-еър (Seven-air, Катар)** сключва договор с Голдеър, валиден от 01.01.2011г.

77.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

77.Б. Цената на услугите е договорена за ВС (...)*.

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

77.В. Договорът е в сила за (...)*.

78. Авиопревозвачът **Иизи джет (Easyjet Airline Company Limited, Великобритания)** сключва договор с Голдеър, валиден от 04.01.2011г.

78.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

78.Б. Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

78.В. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно чл. 9.2 от Основното споразумение същият може (...)*.

79. Авиопревозвачът **Катар авиолинии (Qatar Airways, Катар)** сключва договор с Голдеър, валиден от 14.09.2011г.

79.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

79.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

79.В. Договорът е сключен за срок от (...)*.

80. Авиопревозвачът **Турски Авиолинии (Turkish Airlines)** сключва договор с Голдеър, валиден от 01.06.2012г.

80.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

80.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС:

(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*

80.В. Договорът е сключен за (...)* срок.

81. Авиопревозвачът **България еър** сключва договор с Голдеър, валиден от 10.10.2011г. до (...)*.

81.А. Предметът на Договора обхваща (...)*.

82. Авиопревозвачът **Кипърски авиолинии (Cyprus Airlines Public Ltd.)** сключва договор с Голдеър, който влиза в сила от 14.12.2012г.

82.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

82.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

82.В. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно чл. 5.2 от Анекс Б (...)*.

83. Авиопревозвачът **Полски линии Лотнице (Polish linie Lotnicze LOT SA)** сключва договор с Голдеър, който влиза в сила от 01.01.2013г.

83.А. Предметът на Договора обхваща основните групи услуги по Стандартния договор на IATA.

83.Б. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

83.В. Договорът е сключен за срок от (...)*. Съгласно чл. 9.1 от Анекс Б (...)*.

84. Договорните отношения на Голдеър са представени в следващата таблица, която проследява възникването, измененията, сключване на нови договори и прекратяването на търговските отношения. С дати е отбелязано началото на търговските отношения, съответно актуализацията им, а продължителността им през годините е отбелязана със знак „+“. За по-добра визуализация периодите, в които не съществуват търговски взаимоотношения, са оцветени с по-тъмни сектори.

№	Година Дружество	2007 2008 / 2009	2010	2011	2012	2013
66.	Олимпик въздухоплаване		01.11	+	+	+
67.	Астра авиолинии		01.11	+	+	+
68.	ВН въздухоплаване		17.12	+	+	+
69.	Аерофлот		20.12	+	+	+
70.	Севън-еър			01.01	+	+
71.	Иизи джет			04.01	+	+
72.	Катар авиолинии			14.09	+	+
73.	Турски авиолинии				01.06	+
74.	Кипърски авиолинии				14.12	+
75.	Полски линии Лотнице					01.01
	ОБЩО	-	4	7	9	10

III.3. Оферти към нови и съществуващи клиенти, отправени от летищните оператори на Летище София в периода 01.01.2012г. – 01.12.2012г.

III.3.1. Офертни предложения на „Летище София“ ЕАД към съществуващи клиенти

85. През 2012г. „ЛС“ ЕАД сключва нов договор с **El Al Israel Airlines Ltd & Sund Or Internacional Airlines (Израел)**. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Договор/оферта	Последна цена по договор	Нов договор	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.04.2010г.	01.05.2012г.	стойност	%
В 737-700	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
В 737-800	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
В 757	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
В 767	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
В 777	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
В 747	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Такса зам. пътник	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

** Договор от 01.03.2008г.*

86. През 2012г. „ЛС“ ЕАД сключва нов договор с **European Air Transport Leipzig GmbH**. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Договор/оферта	Последна цена по договор	Нов договор	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.09.2008г.	01.10.2012г.	стойност	%
В 737 F	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

87. През 2012г. „ЛС“ ЕАД подава оферта и сключва нов договор с **“Би Ейч Еър” ООД**. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Договор/оферта	Последна цена по договор	Оферта, Нов договор	Изменение	Изменение
ВС В 737/400	01.02.2010г.	25.12.2012г.	стойност	%
(...)* полета седмично	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)* полета седмично	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

** Договорът е за ВС В737/800 ≈ 167 места (В 737/400 ≈ 150 места)*

88. През 2012г. „ЛС“ ЕАД сключва нов договор с **Niki Luftfahrt GmbH (Австрия)**. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Договор/оферта*	Последна цена по договор	Нов договор	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.02.2010г.	01.08.2012г.	стойност	%
В 737-300/700	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

В 737-800	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
А 319	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
А 320	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Заминаващ пътник	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

* Офертите са дадени за средната категория седмични полети: (...)* по стария и (...)* по новия договор

89. През 2012г. „ЛС“ ЕАД подава оферта за подновяване на договорните отношения с **Windrose Aviation Company**, представена в следващата таблица.

Договор/оферта	Последна цена по договор	Оферта	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.12.2010г.	25.12.2012г.	стойност	%
В 737-400	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
А 320	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
MD 82	(...)*			
Такса заминаващ пътник	(...)*			

III.3.1.2. Кореспонденция²⁸ между „Летище София“ ЕАД и Wizz Air, разменена в периода 12.12.2012г. – 25.01.2013г.

90. С писмо от (...)* отправя предложение (...)*.

90.1. Във връзка с (...)*, с писмо от (...)* изтъква като аргумент (...)*. Информира (...)*.

90.2. С писмо от (...)* уведомява (...)*.

90.3. С писмо от (...)* информира (...)*.

III.3.2. Офертни предложения на Суиспорт към съществуващи и нови клиенти

91. През втората половина на 2012 г. Суиспорт отправя нова оферта към **Уизз въздухоплаване Унгария** за подновяване на договорните отношения, представена в следващата таблица:

Превозвач	Последна цена по д-р	Оферта	Изменение	Изменение
Тип ВС - (...)*	04.03.2010	10.2012	стойност	%
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

²⁸ Кореспонденцията включва писма, разменени по електронната поща

(...)*;(...)*;(...)*

92. През пролетта на 2012 г. Суиспорт отправя нова оферта към **Турските авиолинии** за подновяване на договорните отношения, представена в следващата таблица:

Превозвач	Последна цена по д-р	Оферта	Изменение	Изменение
Тип ВС	15.06.2009	04.2012	стойност	%
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*		(...)*		
(...)*		(...)*		
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

92.1. (...)*.²⁹

93. През втората половина на 2012 г. Суиспорт отправя нова оферта към **Кипърските авиолинии** за подновяване на договорните отношения, представена в следващата таблица:

Превозвач	Последна цена по д-р	Оферта	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.11.2010	09.2012	стойност	%
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*		(...)*		

93.1. (...)*.³⁰

94. През втората половина на 2012 г. Суиспорт отправя нова оферта към **Полски линии Лотнице** за подновяване на договорните отношения. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Превозвач	Последна цена по д-р	Оферта	Изменение	Изменение
Тип ВС	01.11.2010	11.2012	стойност	%
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

²⁹Приложение №3 към писмо вх.№КЗК-1074/18.12.2012г. от „Суиспорт България“

³⁰Приложение №3 към писмо вх.№КЗК-1074/18.12.2012г. от „Суиспорт България“

94.1. (...)*. ³¹

95. През пролетта на 2012 г. Суиспорт отправя оферта към **Олимпик въздухоплаване**. Ценовото предложение е представено в следващата таблица.

Превозвач	Оферта
Тип ВС	04.2012
(...)*	(...)*
(...)*	(...)*
(...)*	(...)*
(...)*	(...)*

95.1. (...)*. ³²

96. В следващата таблица са представени цените по офертите от 2012г. на Суиспорт към разгледаните по-горе превозвачи по отношение ВС А320.

Относителен дял към приходите на Суиспорт за 2102 г.					
Превозва	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
ч	Уизз въздухопл. Унгария	Турски авиолинии	Кипърски авиолинии	Олимпик въздухопл.	Полски линии Лотнице*
А320					
Цена по договор	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Цена оферта 2012	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Изменение ст-ст	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Изменение %	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

* В733 /4 /5/

** Най-ниската цена по офертата е (...) * за над (...) *

III.3.3. Данни за участие на Голдеър в конкурси за избор на наземен оператор

97. Голдеър е участвало в конкурс за избор на наземен оператор организиран от **Скай авиолинии (SKY AIRLINES, Турция)**.

97.1. Във връзка с конкурса с електронно писмо от 05.04.2011г., 13.14 часа Скай уведомява Голдеър, че процесът на подписване на договорите може да започне. В писмото се посочва „... ще имате най-късно в петък 2 подписани екземпляра Стандартен договор за наземно обслужване...“.

97.2. В последвало писмо от същата дата с час на изпращане 15.00 Скай посочва, че се отказва от подписването на договора. В писмото се посочва „... Бордът на Скай еърлайнс реши да запази договора с „Летище София“ ЕАД ...“

³¹Приложение №3 към писмо вх.№КЗК-1074/18.12.2012г. от „Суиспорт България“

³²Приложение №3 към писмо вх.№КЗК-1074/18.12.2012г. от „Суиспорт България“

97.3. В проектодоговора е предвидено същият да влезе в сила от (...)*. Предметът на проектодоговора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

97.3.1. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: (...)*.

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

97.3.2. Предвиден е срокът на договора от (...)*. Съгласно чл. 8.1 от Анекс Б (...)*.

98. Голдеър е участвало в конкурс за избор на наземен оператор, организиран от **Аеросвит авиолинии (Close Joint Stock Company “Aerosvit Airlines“)**.

98.1. Във връзка с конкурса с електронно писмо от 12.04.2011г. Аеросвит уведомява участниците в конкурса, че победителят е Голдеър. В писмото се посочва „... Победителят в нашия търг е Голдеър Хендлинг България ООД, които ще обслужват нашите пътници и самолети ...“.

98.2. Във второ писмо от 13.05.2011г. Аеросвит посочва, че Авиопревозвачът ще бъде обслужван от Суиспорт. В писмото се посочва „... Поради крайното решение на тръжната комисия относно летище София, Суиспорт България АД ще обслужва нашите полети в бъдеще ...“.

98.3. В проектодоговора е предвидено същият да влезе в сила от (...)*. Предметът на проектодоговора обхваща следните основни услуги по НО: (...)*.

98.3.1. Цената на услугите е договорена по следните типове ВС: **A320 – 620 евро; A321 – 660 евро; E 195 - 500 евро; B737-300 / 400 / 500 - 540 евро.**

Уговорена е такса обслужване на заминаващ пътник в размер на (...)*.

98.3.2. Предвиден е срокът на договора от (...)*. Съгласно чл. 8.1 от Анекс Б (...)*.

III.3.4. Съпоставка между офертните цени на Суиспорт и ЛС

99. В следващите таблици са съпоставени офертните цени на Суиспорт и ЛС към клиенти на Суиспорт, които през 2012 и 2013 са преминали към друг наземен оператор:

99.1. Уизз въздухоплаване Унгария

Наземен оп-тор	Суиспорт	ЛС	Разлика стойност	Разлика %
A320				
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

(...)*;(...)*;(...)*

99.1.1. Към настоящия момент Уизз въздухоплаване е клиент на ЛС.

99.2. Турски авиолинии

Наземен оп-тор	Суиспорт	ЛС	Разлика стойност	Разлика %
Вид ВС				
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*			
(...)*	(...)*			
(...)*	(...)*			

99.2.1. Към настоящия момент **Турски авиолинии** е клиент на Голдеър, при цени на обслужване както следва:

Вид ВС	Брой полети на седмица	(...)*	(...)*
(...)*		(...)*	(...)*
(...)*		(...)*	(...)*

99.3. Полски линии Лотнице.

Наземен о-тор Вид ВС	Суиспорт	ЛС	Разлика стойност	Разлика %
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

99.3.1. Към настоящия момент **Полски линии Лотнице** е клиент на Голдеър, при цени на обслужване както следва: (...)*.

99.4. Кипърски авиолинии.

Наземен о-тор Вид ВС	Суиспорт	ЛС	Разлика стойност	Разлика %
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

99.4.1. Към настоящия момент **Кипърски авиолинии** е клиент на Голдеър, при цени на обслужване както следва: (...)*.

99.5. Аеросвит авиолинии

Договор/оферта	Договор Летище София	Суиспорт - оферта и д-р	Измене ние	Договор Летище София	Измене ние	Оферта Голдеър
Вид ВС	01.04.09	01.04.12	%	12.06.12	%	04.2011
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*			(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

(...)*	(...)*			(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*			(...)*	(...)*	(...)*
(...)*				(...)*		
(...)*				(...)*		(...)*
(...)*				(...)*		(...)*
(...)*	(...)*			(...)*	(...)*	(...)*

99.5.1. Към настоящия момент **Аеросвит авиолинии** е клиент на ЛС.

99.6. Олимпик въздухоплаване

Наземен оп-тор Вид ВС	Суиспорт	ЛС	Разлика стойност	Разлика %
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

99.4.1. Към настоящия момент **Олимпик въздухоплаване** е клиент на Голдеър, при цени на обслужване както следва: (...)*.

100. В следващата таблица са съпоставени цените по офертите от 2012г. на Суиспорт, Голдеър и ЛС по отношение ВС А320.

Превозва ч А320	Уизз	Турски авиол.	К-ски авиол.	Аеросвит	Олимпик	ПЛ Лотнице*
Цена Суиспорт	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Цена ЛС	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Разлика ст-ст	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
<i>Разлика %</i>	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Цена Голдеър	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
Спечелил оператор по НО	ЛС	Голдеър	Голдеър	ЛС	Голдеър	Голдеър

* В733 /4 /5/

** 04.2011

III.4. Счетоводно отчитане на дейността по наземно обслужване от „Летище София ЕАД“ и данни от счетоводно-икономическа експертиза, извършена в производството

101. С договор № 45-10-14/08.02.2013г. ГД ГВА възлага извършването на проверка за спазването на изискванията на чл.48и, ал.1 от ЗГВ и чл.53, ал1 и 2 от Наредба № 20 от 24.11.2006г. В Доклад за фактически констатации от 24.04.2013г. са обективирани резултатите от проверката, която установява:

101.1. При оператора има създадени правила и организация за водене на счетоводството по начин, който да осигури информация за спазване на изискванията на чл.48и, ал.1 от ЗГВ; поддържа се ясна и проследима стойностна и квалификационна връзка на отчетените данни в аналитичните счетоводни регистри през синтетичните счетоводни регистри до съответните позиции в представения отчет за доходите. Не са констатирани слабости и изключения.

101.2. Налице е съответствие между сумите, включени в отчета за доходите, в т.ч. за дейността като наземен и летищен оператор, и данните в аналитичните и синтетични счетоводни регистри на дружеството, създадените обекти на отчитане за идентифициране на дейността по наземно обслужване позволяват разграничаването ѝ от другите дейности и информацията за тази дейност може да бъде извлечена от счетоводната система на оператора.

101.3. По отношение на обстоятелството дали не се допуска преливане на финансови потоци между дейностите по наземно обслужване и другите дейности се констатира, че представените входящи и изходящи парични потоци от търговските дейности, включващи и паричните потоци от наземно обслужване, са оценени и класифицирани точно в сравнение с тези в Отчетите за паричните потоци към 31.12.2012г., както и че входящите потоци от оперативна дейност, касаещи търговските дейности, превишават съответните изходящи парични потоци от оперативната дейност на оператора.

101.4. В доклада е отбелязано, че е изготвен на базата на процедури, които не представляват одит или преглед в съответствие с Международните одиторски стандарти или Международните стандарти за ангажменти за преглед, поради което не се изразява каквато и да било сигурност относно информацията, декларирана от Оператора в предоставените справки и счетоводни регистри. В случай, че са били извършени и допълнителни процедури или одит, или преглед на финансовия отчет в съответствие с Международните одиторски стандарти или Международните стандарти за ангажменти за преглед, биха могли да станат известни и други въпроси.

102. В изпълнение на поставените задачи в счетоводно-икономическата експертиза, назначена в настоящото производство, експертът дава следното заключение:

Дейностите по наземно обслужване са обособени в отделни обекти на отчитане, но тези обекти не съвпадат с отделните лицензии по наземно обслужване, така че да може разграничимо да се определя финансовият резултат от всеки лиценз поотделно. Всички приходни и разходни сметки, свързани с дейностите по наземно обслужване, са обвързани със съответните обекти. Чрез използването на обектите за отчитане, приходните и разходните сметки, в които се отчитат дейностите по наземно обслужване, се отделят от общите такива.

Единствено сметка каса и банковите сметки на дружеството не са отделени за целите на разделното отчитане на дейностите по наземно обслужване и другата търговска дейност на ЛС ЕАД.

Типичните разходи, които наземните оператори извършват в своята дейност, могат да се разделят на две големи групи: Преки и Общадминистративни разходи. Аналитичността на отделните разходни сметки не е достатъчно подробна и не позволява отделянето на постоянни разходи (независещи от броя на обслужените самолети или от броя на обслужените пътници) и на разходи, зависещи от броя на полетите или от броя на обслужените пътници. Последното води до невъзможност за изчисляване на себестойност на услугите по наземно обслужване.

Заключението е, че не всички разходи, свързани с дейностите по наземно обслужване, се отчитат в счетоводството на Летище София ЕАД.

Експертът посочва, че средният приход от обслужен самолет при различните клиенти варира в диапазон от 40 лв. до 1725 лв., тъй като услугите по наземно обслужване на въздухоплавателни средства включват различни компоненти за различните превозвачи, с които Летище София ЕАД има сключени анекси към Стандартния договор за наземно обслужване.

От друга страна, структурата на счетоводните записвания в разходните сметки е такава, че не могат да се отделят направените разходи за обслужването на един самолет за всеки клиент поотделно. Този фактор обуславя и невъзможността да се определи коректно себестойността за обслужването на едно въздухоплавателно средство, както по тип самолет, така и по брой седалки. В тази връзка не може да бъде определена и печалбата от дейностите по наземно обслужване от новите клиенти за изследвания период.

Относно размера на себестойността (реализирания разход), приход и печалба от дейностите по наземно обслужване на въздухоплавателни средства общо по тип самолет, както и средната себестойност на приход и печалба на обслужен самолет за 2010 до януари 2013 г., нещата не отбелязва, че анализ на данните от хронологичните записвания по приходните и разходните сметки за дейностите по наземно обслужване по типове самолети не може да бъде направен, тъй като няма създадена такава аналитичност на сметките. Затова на база представените от Летище София ЕАД натурални показатели за наземно обслужените самолети, експертът е изчислил средната печалба от един наземно обслужен самолет. От обобщените резултати се прави изводът, че през 2011, 2012 и януари 2013 г. финансовият резултат на „ЛС“ ЕАД от наземно обслужване е отрицателен, което означава, че направените разходи значително превишават приходите от тази дейност и ценообразуването на услугите по наземно обслужване не кореспондира с действително извършените разходи.

IV. ИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ

IV. 1. Съответен пазар

Определянето на съответния пазар³³ следва принципите, залегнали в

³³ Съгл. ДР на ЗЗК съответният пазар се състои от „продуктов пазар”, в който са включени всички стоки или услуги, които могат да се приемат като взаимозаменяеми по отношение на техните характеристики, предназначение и цени, и „географски пазар”, включващ определена територия, в която се предлагат съответните взаимозаменяеми стоки или услуги и в която конкурентните условия са еднакви и се

Методиката на КЗК за определяне на съответния пазар и в Известието на Европейската комисия за определяне на съответния пазар за целите на Общностното конкурентно право, където: „Съответният продуктов пазар обхваща всички продукти и/или услуги, които се считат за взаимнозаменяеми или заместващи от потребителя поради характеристиките на продуктите, техните цени и целта на тяхната определена употреба.”

Определянето на пазара служи за основа, на която да се определят границите на конкуренцията между предприятията.

Наземните услуги включват всички наземни дейности, свързани с въздухоплаването и предоставяни на отделни авиокомпании на летищата и които имат ключова функция във веригата на въздухоплаването.

По отношение на продуктите, които се предлагат от летища, най-подходящият начин е тяхното разделяне на авиационни и неавиационни услуги. Авиационните услуги включват два вида дейности. Едните са свързани с основните оперативни дейности, а другите са вторични (вж. Таблица № 1).

Таблица № 1

Оперативни	Наземно обслужване	Търговска дейност
Контрол на въздухоплавателния трафик	Обработка на пътници, багаж и товари	Безмитните магазини
Метеорологично обслужване	Багажи и товари (товарене и разтоварване)	Други търговски обекти на дребно за пазаруване
Телекомуникации	Почистване и зареждане на самолети	Ресторанти и барове
Охранителна полиция и сигурност	Зареждане с горива	Услуги за свободното време
Противопожарна, медицинска и първа помощ.		Хотелско настаняване
Поддръжка на писти, перон и пътеки за рулиране		Банки
		Коли под наем и паркинг
		Конферентни и комуникационни удобства
Авиационни услуги (основни)		Неавиационни услуги (вторични)

различават от тези в съседни райони.

Източник: Betancor & Rendeiro (1999)

Подходът на Европейската комисия при анализиране на концентрации, включващи летищни дейности, следва разделянето на услугите, както е представено в таблицата по-горе.

В решенията, взети при оценка на сливания между международното летище Бирмингам (Дело N. IV / M. 786); Hochtief / AerRianta /, Летище Дюселдорф (дело N. IV / M. 1035) и GIP / летище "Гетуик" (Дело N.COMP/M.5652), продуктовият пазар е разделен в три класа:

- на услуги и осигуряване на летищната инфраструктура на авиокомпания (включително развитието, поддържането, използването и предоставяне на съоръжения на пистата за излитане и кацане, пътеки за рулиране, както и на координацията и контрола на дейностите, извършвани в тези инфраструктури);

- услуги по наземно обслужване (обработка на багаж, зареждане с гориво и масло, наземно администриране и надзор и др.) и

- дейности, свързани с търговската дейност (търговия, заведения за обществено хранене, продажба на рекламното пространство и др.)³⁴

Подобна е и практиката на КЗК³⁵, където продуктите пазари в сферата на летищните услуги са дефинирани като:

- пазар на управление и експлоатация на граждански летища;

- пазар на наземно обслужване и

- пазар на допълнителни търговски услуги.

Предвид предмета на настоящия спор, съответният пазар следва да се дефинира с оглед дейността на „Суиспорт България” АД, свързана с осъществяването на наземно обслужване на въздухоплавателни средства. Дружеството извършва дейност като наземен оператор по смисъла на чл. 48д от Закона за гражданско въздухоплаване на територията на летище София от 2007г., за което има издадени съответните лицензи.

IV.1.1. Продуктов пазар

Характеристика на продукта

Съгласно § 1, т. 8 от ДП на ЗГВ наземното обслужване обхваща дейностите, извършвани в охраняемите граници на летище, свързани с предполетно или следполетно обслужване на въздухоплавателното средство.

Наземните услуги могат да бъдат предлагани на авиокомпанията от летищния оператор, от друга авиокомпания или от независимо специализирано в областта дружество.

Видовете наземни услуги са дефинирани в чл.48 д, ал.3 от ЗГВ, както следва:

1. наземно администриране и надзор;
2. обслужване на пътници;
3. обработка на багажи;
4. обработка на товари и поща;
5. перонно обслужване на въздухоплавателни средства;

³⁴ Abuse of dominance in the airport sector (King's College London school of Law 2010)

³⁵ Решение на КЗК № 206/2006 г., Решение КЗК № 328/2006 г. и Решение КЗК № 492/2010г.

6. обслужване на въздухоплавателни средства;
7. обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла;
9. полетни операции и администриране на екипажите;
10. наземен транспорт;
11. Обслужване на бордния бюфет

По-долу са представени конкретните услуги, включени във всяка една наземна дейност, посочени в Приложение 1 към чл. 3, ал.3 на Наредба № 20/24.11.2006 г., както следва:

1. Наземно администриране и надзор:

1.1. Представителни услуги и връзки с местните власти или други такива, разплащания в услуга на авиационния оператор и предоставяне на офис - площи за неговите представителства;

1.2. Контрол на разтоварването, съобщения и телекомуникации;

1.3. Обработка и складиране на багаж и администриране на всеки отделен товар;

1.4. Всякакъв друг вид надзорни услуги преди, по време или след полета и всякакви други административни услуги, искани от ползвателите на летището.

2. Обслужване на пътниците: оказване на всякакво съдействие на пристигащите, заминаващите и транзитните пътници, в т. ч. билетна и паспортна проверка, регистрация на багажа и доставянето му до зоната за сортиране.

3. Обработка на багажите:

3.1. Обработка на багажа в зоната за сортиране, сортирането му и подготовка за заминаване;

3.2. Натоварването и разтоварването му от багажните колички за превозването му от въздухоплавателното средство до зоната за сортиране и обратно, както и превозването на багажа от зоната за сортиране до зоната за получаване на багажа.

4. Обработка на товари и пощенски пратки:

4.1. За товарите: физическа обработка на товарите за износ, трансфер или внос, обработка на придружаващите ги документи, митнически процедури и прилагането на процедури по обезпечаване на сигурността, предвидени в спогодбата между страните или съобразно изискванията на конкретните условия;

4.2. За пощенските пратки: физическа обработка на пристигаща и заминаваща поща, обработка на придружаващите я документи и прилагането на всякакви процедури по обезпечаване на сигурността, предвидени в спогодбата между страните или съобразно изискванията на конкретните условия.

5. Обслужване на ВС на перона:

5.1. Диспечерско обслужване на въздухоплавателното средство на земята при пристигане и заминаване;

5.2. Съдействие при товаренето на въздухоплавателното средство и осигуряване с необходимата техника;

5.3. Връзка между въздухоплавателното средство и оператора на наземното обслужване;

5.4. Товарене и разтоварване на въздухоплавателното средство, включително осигуряване и работа с необходимата техника, както и транспорт

на екипажа и пътниците между ВС и терминала и транспорт на багажа между ВС и терминала;

5.5. Осигуряване и работа със специализираната техника за пускане на двигателите;

5.6. Придвижване на самолета при пристигане и заминаване, както и осигуряване и работа с необходимата техника;

5.7. Транспортиране, натоварване и разтоварване във или от ВС на храни и напитки.

6. Обслужване на ВС:

6.1. Външно и вътрешно почистване на ВС и санитарните възли;

6.2. Охлаждане и отопляване на салоните, отстраняване на снега и леда, антиобледенителна обработка на ВС;

6.3. Преустройство на салона с необходимото салонно оборудване, съхранение на това оборудване.

7. Обслужване с горива и масла:

7.1. Организация и изпълнение на зареждането с гориво и операциите по източването му, включително съхранение на горивото и контрол по качеството и количеството на доставките на горива;

7.2. Дозареждане с масла и други течности.

8. Техническо обслужване на въздухоплавателното средство:

8.1. Рутинно предполетно техническо обслужване;

8.2. Нерутинни услуги по техническото обслужване, заявени от авиационните оператори;

8.3. Организация и снабдяване с резервни части и необходимото оборудване;

8.4. Заявка за/ или резервация на подходящо място за паркиране и/или хангарно място.

9. Полетни операции и администриране на екипажите:

9.1. Подготовка на полета на отправното летище или на всеки друг пункт;

9.2. Съдействие по време на полет, включващо допълнително диспечерско обслужване при необходимост;

9.3. Следполетни действия;

9.4. Администриране на екипажите.

10. Наземният транспорт:

10.1. Организация и извършване на превоз на екипажи, пътници, багажи, товари и поща между различните терминали на същото летище, но невключващо подобен превоз между ВС и всяка друга точка в рамките (периметъра) на същото летище;

10.2. Всякакъв специален превоз, заявен от ползвателя на летището.

11. Обслужване на бордния бюфет:

11.1. Връзка със снабдителите и административната управа;

11.2. Съхранение на храна и напитки и оборудването, необходимо за приготвянето им;

11.3. Почистване на това оборудване;

11.4. Приготовление и доставка на оборудване, както и доставка на храни и стоки за бара.

Всички изброени услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства са незаменима част при извършването на въздухоплавателна дейност за всяка авиокомпания, поради което следва да се разглеждат в тяхната съвкупност и да се обособят в един самостоятелен съответен продуктов пазар.

В хода на проучването се установи, че единствено по отношение на дейността „обработка на товари и поща“ има изключение. В стандартните договори за наземно обслужване между наземен оператор и авиокомпания тази дейност или е изключена, или фигурира само под номер 5.1.3. (7) или 5.1.3. (a) (7) от Основния договор, публикуван от Международната асоциация за въздушен транспорт (ИАТА), което включва разтоварване и обработка на лично карго на авиокомпанията, което подлежи само на разтоварване от обслужващия оператор и предаването на товарите на представител на авиокомпанията. Обработката и разтоварването на други товари и поща подлежи на допълнително договаряне и ценообразуване между наземния оператор и авиокомпанията и не е предмет на разглеждане в настоящото производство, доколкото не е част от предоставяната комплексна услуга.

Съгласно структурата на приходите от продажби на стоки и услуги на „Летище София“ ЕАД³⁶ по дейности, тяхното разделяне е както следва: приходи от търговска дейност, приходи от наземно обслужване, приходи от наеми, приходи от гориво и антилед, приходи от карго и спедиторска дейност и приходи от обслужване на ВИП салони.

Също така, от представените данни за разходи от дейността по наземно обслужване на Летище София и Суиспорт³⁷ се установи, че счетоводното отчитане на дейност „обслужване на товари и поща“ е в графа „други услуги“ и се води отделно от сметките за наземно обслужване.

Подобно е и становището на независимия експерт-счетоводител, извършил счетоводната експертиза, който дава становище, че обектите, в които се отчитат събираните такси CUTE, карго и спедиционна дейност, не трябва да се включват в сметките, отнасящи се до наземното обслужване. Те се определят като независима дейност от наземното обслужване и не следва да са обект на настоящия анализ.

Оттук може да се направи заключението, че дейността по „обработка на товари и поща“ следва да се изключи от съответния продуктов пазар по наземно обслужване на въздухоплавателни средства.

IV.1.2. Географски пазар

По отношение на географския обхват, константната практика на КЗК и на Европейската комисия е, че предоставянето на наземни услуги е в рамките на конкретното летище. Издадените лицензии за наземно обслужване на участниците на пазара са също в рамките на съответното летище.

На базата на всички изложени по-горе съображения следва, че пазарът на предоставяне на наземни услуги на територията на Летище София е самостоятелен пазар, който с оглед на фактическите данни и обстоятелства по

³⁶ Съгласно Бизнес плана на предприятието

³⁷ Справка относно разходите за наземно обслужване и други услуги (доказателство № 39), представено с писмо вх. № КЗК-1074/12/01.03.2013г.

конкретната преписка се явява и съответен продуктов пазар по смисъла на §.1, т.15, .а) от ДР на ЗЗК.

IV.1.3. Дефиниция на съответния пазар

Имайки предвид легалната дефиниция на “съответен пазар” по смисъла на §.1, т.15 от ДР на ЗЗК, както и дадените по-горе определения на съответните продуктов и географски пазари, следва да се приеме, че съответният пазар в конкретния случай е пазарът на предоставяне на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на Летище София (с изключение на дейността „обработка на товари и поща“.

IV.2. АНАЛИЗ НА СТРУКТУРАТА НА СЪОТВЕТНИЯ ПАЗАР

IV.2.1. Участници на пазара

За участници на съответния пазар следва да се определят дружествата, които имат издадени лицензии за извършване на дейности по наземно обслужване на въздухоплавателни средства и извършват същото като комплексна услуга. Към настоящия момент дружествата, които имат издадени лицензии за по-голямата част от регламентираните наземни услуги и ефективно ги предоставят като набор от определен обем услуги, са: „Летище София“ ЕАД, „Суиспорт България“ АД и „Голдеър Хендлинг България“ ООД.

На територията на летище София оперират и други дружества, които имат лицензии като оператори за наземно обслужване за отделни дейности, но тяхната роля е ограничена, тъй като притежават малко на брой лицензии и предлагат по-ограничени услуги.

В хода на проучването бе установено, че на територията на летището действат общо 32 наземни оператора, 23 от които имат лиценз само за една наземна дейност, по отношение на която се конкурират със страните в настоящото производство.

„Авиешън Сървисиз България“ ООД има лицензии за две дейности – обработка на товари и поща и наземен транспорт.

„Джет 1“ ООД има лицензии за четири дейности -обслужване на пътници; обработка на багажи; перонно обслужване на ВС; обслужване на ВС.

Съгласно параграф 1., т. 15а от ЗЗК, продуктовият пазар включва всички стоки или услуги, които могат да се приемат като взаимнозаменяеми по отношение на техните характеристики, предназначение и цени.

От гледна точка на авиокомпаниите, които се явяват потребители на процесните услуги, в случая не е без значение дали ще получат една или комплекс от повечето предлагани услуги. В този смисъл, за тях комплексното предоставяне на тези услуги не е заменяемо с оглед на неговите характеристики и предназначение, с предоставянето само на една услуга.

От гледна точка на предлагането, участниците, които предлагат ограничен кръг от услуги, не могат в краткосрочен период от време да осигурят предлагане на по-голям набор от услуги, поради наличието на административно-правни бариери (лицензионен режим), както и необходимостта от допълнителен финансов ресурс за стартиране на всяка отделна дейност по лицензите. В този смисъл, може да се заключи, че липсва взаимозаменяемост от гледна точка на

предлагането, поради което същите не би следвало да се разглеждат като част от продуктовия пазар, обхващащ комплексното предоставяне на горепосочените услуги по наземно обслужване.

Три компании - „България Ер“ АД³⁸, „Бългериян Ер Чартър“ ООД, „Авиостарт“ ООД, имат лиценз за самообслужване.

Съгласно § 1, т. 2 от ДП на Наредба № 20 от 24.11.2006 г., „самообслужване“ в летище за обществено ползване е налице, когато авиационен оператор си осигурява една или повече от дейностите по наземно обслужване сам или чрез нает от него оператор по наземно обслужване за нуждите на авиационния оператор, без да е допустимо предоставяне на услуги на трети страни от наетия оператор. Авиационните оператори няма да се смятат помежду си за трета страна, когато единият притежава по-голямата част от акциите на другия или собственикът на по-голямата част от акциите на всеки от авиационните оператори е един и същ.

С оглед изчисляване на пазарното присъствие компаниите с лиценз за самообслужване няма да бъдат включени, тъй като извършваните от тях наземни дейности са единствено с оглед задоволяване на собствените им потребности. Въпреки това тяхното присъствие на пазара ще бъде оценено с оглед потенциалната конкуренция, обслужването на полети и използването на техника, съоръжения и друга инфраструктура на Летище София и други фактори, които имат значение за формирането на конкурентната среда на дефинирания пазар.

На базата на горепосоченото, може да се направи заключението, че участници на съответния продуктов пазар са предприятията „Летище София“ ЕАД, „Суиспорт България“ АД и „Голдър Хендлинг България“ ООД.

IV.2.2. Пазарно положение на участниците

Както вече беше посочено, с Решение № 3304/23.03.2016 г., постановено по адм. дело № 1906/2016, Върховният Административен съд 5-членен състав е приел за неправилен правния извод на КЗК, че „Летище София“ ЕАД не е предприятие с господстващо положение на пазара по надземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, съответно за неправилен извода на Комисията, че не е налице задължителен елемент от състава на забраната за злоупотреба с господстващо положение по чл.21 от ЗЗК. Съдът посочва, че „Летище София“ ЕАД в качеството си на летищен оператор и летищна администрация, може самостоятелно да влияе върху пазара на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, на който пазар притежава пазарен дял над 50%, има възможност да субсидира дейността си като оператор по наземно обслужване от останалите си дейности, и предвид високите финансови и административни бариери за навлизане на нови конкуренти, притежава господстващо положение на съответния пазар.

С цел прецизиране на изводите си относно пазара, предвид цитираното съдебно решение, по-долу Комисията ще разгледа отново пазарното положение на „Летище София“ ЕАД на съответния пазар.

³⁸ Стандартна практика е авиокомпаниите да се самообслужват на собственото си летище (Airport Competition: The European Experience, p.394)

За определяне пазарното положение на участниците на съответния пазар е необходимо изчисляването на пазарните дялове. За целта, може да се използва информация за обемите продажба в стойност или в натура. Обикновено, данни за обема в стойност се счита за по-обективен критерий, когато става въпрос за диференцирани продукти.

В конкретния случай става въпрос за предоставяне на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства.

В практиката на КЗК³⁹ в сектора на наземното обслужване са използвани критериите „брой обслужени въздухоплавателни средства“ и „брой обслужени пътници“. Критерият „приходи от наземно обслужване“ не е бил използван, тъй като :“ ... част от твърдените нарушения са под формата на ценова злоупотреба, изразяваща се в предлагани от „Летище София“ ЕАД по-ниски цени за наземно обслужване, което евентуално би могло да окаже влияние върху пазарния дял на дружеството, изчислен на база „приходи от продажби”.

За пълнота на анализа, в конкретния случай КЗК ще използва и трите критерия за изчисляването на пазарните дялове, а именно:

А. На базата на „брой обслужени въздухоплавателни средства“;

Б. На базата на „брой обслужени пътници“;

В. На базата на „приходи от наземно обслужване“;

В хода на проучването се установи, че всеки един от критериите за изчисляване на пазарните дялове има своите несъвършенства, поради което нито един от тях не може да се използва самостоятелно. В конкретния случай КЗК приема като най обективен за установяване на пазарните позиции на участниците критерия „Приходи от наземно обслужване“. КЗК отчита, че услугата по наземно обслужване обхваща много дейности, които не винаги се предоставят в своята цялост на всеки превозвач, съгласно сключения договор. Също така трябва да се вземе предвид, че самолетите са различни по размер и съответно превозват различен брой пътници. Критерият „брой обслужени пътници“ зависи от броя на пътниците, които превозвачите реално превозват със всеки полет, поради което също не дава обективна основа за определяне пазарната сила на операторите по наземно обслужване. Поради това критерият „Приходи от наземно обслужване“ най-точно би установил какъв би бил ефекта от промяната на структурата на пазара, в следствие навлизането на нов участник на него. Той включва в себе си другите два критерия и ги обединява, като ги остойностява по начин, който позволява да бъде извършена обективна съпоставка между дейността на отделните участници на пазара. Този критерий отразява възможността на наземните оператори да привличат тези клиенти, които носят по-високи приходи, предвид осъществяваната от тях дейност на конкретното летище, а именно: вид на използваните самолети, честотата на полетите, броя на превозваните пътници и брой и естеството на услугите по наземно обслужване, които ползват.

Предвид обстоятелството, че основните участници на пазара са „Летище София“ ЕАД, „Суиспорт България“ АД и „Голдър Хендлинг България“ ООД, докато останалите по-малки извършват ограничен набор от услуги, а България

³⁹ Решение КЗК № 492/2010г.

еър се самообслужва, то за нуждите на анализа ще бъдат взети предвид само данните за обслужени полети на тримата участници⁴⁰.

А. Пазарните дялове на дружествата на базата на „брой обслужени полети“ са представени в таблица № 2

Таблица №2

Година	Общо	Летище София	Суиспорт	Голдеър
2010	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2011	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2012	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

От данните по-горе, може да се направи заключението, че за разглеждания период „Летище София“ ЕАД е с най-висок пазарен дял, следван от „Суиспорт България“ АД. След навлизането на третия участник на пазара през 2010 г. „Голдеър Хендлинг България“ ООД, той започва постепенно да увеличава пазарното си положение. Това увеличение и за сметка на позициите на Летище София, който бележи значителен спад, като от над 70 % пазарен дял през 2010г., то към края на 2012г. същия е малко под 60 % или изменение над 10 %. При Суиспорт през изследвания период се наблюдава слабо увеличение и в края на периода е с пазарен дял над 30 %. Третият участник бележи увеличение за целия изследван период и към 2012г. е с дял от близо 10 %.

Б. Пазарни дялове на участниците на пазара, изчислени на база „брой обслужени пътници“ са представени в Таблица 3.

Използването на този критерий не би могло да отчете пазарното присъствие на участниците коректно, тъй като от разнообразието от извършвани дейности по наземно обслужване се вземат предвид само пътническите полети, доколкото само при тях може да се говори за брой обслужени пътници.

Независимо от това, Комисията изчисли пазарните дялове на участниците и по този критерий, предвид искането на Летище София в неговото възражение, които са представени в следната таблица:

Таблица №3

Година	Общо	Летище София	Суиспорт	Голдеър
2010	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2011	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2012	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

данните

От е видно,

че в началото на разглеждания период, Летище София отново притежава най-висок

⁴⁰ За изчисляването на общия обем на пазарите и определянето на пазарните дялове са използвани предоставените данни от всеки един от участниците, както и изготвената счетоводно – икономическа експертиза.

пазарен дял. За разлика от пазарните дялове, изчислени в таблица 2 по – горе, където Летище София запазва своята водеща позиция през целия период, то при критерия „брой обслужени пътници“ е видно, че през 2012г. водеща позиция вече заема Суиспорт с дял от над 50 %. Пазарния дял на Летище София намалява прогресивно, като от близо 60 % през 2010г., то през 2012г. той е под 40 %. Това намаление се дължи както на навлизането на Голдеър и увеличаването на позициите на Суиспорт, така и на факта, че от 2012г. един от основния му клиент България еър, е започнал самообслужване на своите пътници, която бройка не е включена при изчисленията.

В. Пазарни дялове на участниците на пазара, изчислени на базата на критерия „приходи от наземно обслужване“⁴¹

Таблица №4

Година	Общо	Летище София	Суиспорт	Голдеър
2010	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2011	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2012	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Данните показват, че Летище София е с водеща позиция, но отново се наблюдава значително намаление на пазарния дял, спрямо на другите участници. В началото на разглеждания период то притежава малко под 70 % дял, като към края на 2012г. вече е с под 50 % или намаление с почти 20 %. Суиспорт увеличава своя дял с близо 5 % и към 2012г. има дял малко под 40 %, а при Голдеър се наблюдава същата тенденция на увеличение, както и при направените по – горе изчисления на база брой обслужени пътници и въздухоплавателни средства, като в края на периода е с над 10 %.

След анализа на пазарните дялове по трите възможни критерия, може да се направи заключението, че пазарната структура се променя значително след навлизането на третия участник през 2010 г., с което стабилната лидерска пазарна позиция на Летище София е разколебана, независимо от все още високите стойности на пазарния му дял, като следва да се отчете, че разликата с основния му конкурент е значително намалена. Приемайки за водещ критерий за изчисляване на позициите „Приходите от наземна дейност“, КЗК установи, че има значителна промяна в процентното съотношение между участниците. Летище София е със спад от почти 20 %, при значително увеличение при Голдеър от над 10 % и по-малко увеличение на Суиспорт от близо 5%. Фактор за това е и че един от най-големите превозвачи „България Ер“ АД започва да си доставя сам услугите по наземно обслужване и само за пет месеца на 2012г. е обслужил (...)*пътника⁴², което е повече

⁴¹ За определянето на общия обем на пазара и пазарните дялове, са взети предвид данните за приходите от наземно обслужване, предоставени от страните и изчисленията от изготвената в хода на производството счетоводно - икономическата експертиза от 27.05.2013г. В данните за Летище София са включени приходите от наземно обслужване на самолети и пътници, и са изключени тези от дейностите такси CUTE, Карго и спедиция, Бизнес салони.

⁴² Съгласно справка от Летище София за брой обслужени пътници за 2012г.

от всички обслужени пътници от Голдеър за цялата 2012г. и представлява около 37 % от обслужените пътници от Летище София за същата година. Това е показателно, че България Ер е един от най – големите превозвачи на пазара.

IV.2.3. Бариери за навлизане на пазара

С Решение № 3304/23.03.2016 г., постановено по адм. дело №1906/2016, Върховният Административен съд посочва, че „Летище София“ ЕАД в качеството си на летищен оператор и летищна администрация, може самостоятелно да влияе върху пазара на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София, на който пазар притежава пазарен дял над 50%, има възможност да субсидира дейността си като оператор по наземно обслужване от останалите си дейности, и предвид високите финансови и административни бариери за навлизане на нови конкуренти, притежава господстващо положение на съответния пазар.

За по - голяма прецизност, предвид цитираното съдебно решение, по-долу Комисията ще разгледа отново бариерите за навлизане на съответния пазар.

Бариерите за навлизане са много съществен елемент от анализа, обосноваващ наличие на господстващо положение на даден съответен пазар. Колкото по-ниски са бариерите за навлизане на пазара, толкова по-вероятно е потенциалната конкуренция да попречи на предприятието, което вече оперира на този пазар, да увеличи цените над конкурентните нива или да ограничи производството. Когато едно предприятие има висок пазарен дял на съответния пазар, но липсват или са лесно преодолими бариерите за навлизане на този пазар, може да се направи заключението, че това предприятие няма господстващо положение, и обратното. Предприятие с висок пазарен дял и трудно преодолими бариери за навлизане на пазара предполага наличие на господстващо положение на това предприятие.

Бариерите за навлизане на пазара могат да бъдат от различен характер, но при всички положения са свързани с наличие на обективна пречка или затруднение за новонавлизащия конкурент.

IV.2.3.1. Правни и административни бариери

Регулацията на пазара може да ограничи опериращите на него предприятия когато не се прилага еднакво спрямо всички участници. Например, настанените на пазара предприятия могат да лобират за стандарти, които могат лесно да достигнат, но които са трудни за прилагане от новонавлизащ конкурент. В някои случаи регулацията въвежда обективни стандарти, които се прилагат еднакво към всички предприятия и не влияят върху разходите на новонавлизащите дружества повече отколкото върху разходите на вече настанилите се на пазара участници.

В конкретния случай се установи, че за извършването на дейност по наземно обслужване са приложими валидни за всички участници изисквания, а именно издаване на лиценз за всяка една от дейностите, като няма законово ограничение на едно и също лице да бъдат издадени лицензии за повече от една дейност.

Издаването на лицензия за извършване на дейност по наземно обслужване

е регламентирано в чл. 48д от Закона за въздухоплавателна дейност и представлява усложнена административна процедура, доколкото лицето, кандидатстващо за лиценз, следва да докаже изпълнението на определени изисквания, като:

1. персоналът на кандидата има квалификация, професионален опит и стаж, необходими за извършването на дейността;

2. представил е доказателства за финансова стабилност;

3. създал е организация и разполага с техника и/или технологии, осигуряващи спазването на действащите стандарти и процедури за сигурност и безопасност на лицата, въздухоплавателните средства, съоръженията и оборудването на съответното летище; кандидатът доказва, че разполага с необходимата техника и/или технологии, като представи документи, които удостоверяват правото на собственост, наемането или правото да ползва по друг начин съответните техника и/или технологии;

4. има утвърдено от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ ръководство за извършване на дейността на съответното летище;

5. застраховал е отговорността си към трети лица, отговорността си за липса или повреда на товари, багажи и поща и по отношение на наетия си персонал - срещу злополука, за което представя застрахователен договор за покриване на всички задължителни по силата на закон рискове.

През август 2008 г. българските власти ограничават до двама доставчиците на някои услуги на летище София, а именно: наземно обслужване на трети лица и да предоставят една или повече от следните дейности: обработка на багажи, перонно обслужване на въздухоплавателни средства и обслужване с горива и масла на въздухоплавателни средства. Предпоставките и мотивите за наложените ограничения са били свързани с капацитетните възможности на летище София по отношение на достъпа до пазара за наземно обслужване. Заключение за недостиг на технологични площи и капацитет е направено в резултат на изготвен доклад (рег. № 45-09-313/22.08.2008г.) от назначена комисия, която е поискала и се е съобразила с информацията и становището на „Летище София“ ЕАД като летищен оператор.

Със Заповед № 45-01-234/14.06.2010г. на Главния директор на ГД „ГВА“ са отменени ограниченията на броя на операторите, извършващи наземно обслужване, с мотиви, които се съдържат в доклад вх. № 45-09-345/11.06.2010г. и в Доклад вх. № 10-01-98/20.05.2010г., одобрен от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Мотивите и изводите в доклад вх. № 45-09-354/11.06.2010г. са: съществуващите възможности за оптимизиране и мултифункционално използване на съществуващите технически параметри на капацитета за извършване на дейности по наземно обслужване на Летище София **не налагат ограничения на броя на операторите по наземна дейност за обслужване на ВС.** Горните мотиви са съобразени с целесъобразното разширяване на възможното развитие на конкуренцията, подобряване качеството на обслужване на въздушните превозвачи и редуциране цените на услугите.

На базата на горепосоченото, може да се направи заключението, че са премахнати регулативните пречки пред желаещите да предоставят наземно

обслужване предприятия като спрямо тях се прилагат обективни и недискриминативни изисквания, които не са прекомерни и имат за цел да гарантират професионалното изпълнение на дейността.

IV.2.3.2. Икономически бариери

A. Първоначални разходи

Високите първоначални разходи представляват бариера за навлизане на пазара, ако темповете на възвръщане на инвестицията не оправдават очакванията за печалба на новонавлизащия. Ето защо навлизането на нови конкуренти е по-малко вероятно (или по-бавно) при наличие на много високи невъзвръщаеми разходи (sunk costs). Предприятие, планиращо да навлезе на пазара, сравнява очакваните си приходи с направените от него невъзвръщаеми разходи, като очакваната печалба зависи от начина, по който настаненото вече на пазара предприятие/я ще реагира на пазарната промяна, например чрез значително намаляване на цените.

Размерът на първоначалната инвестиция е от значение, но не представлява сам по себе си непреодолима бариера за навлизане на пазара, доколкото зависи от размера на очакваната възвръщаемост. В този смисъл, ако направената инвестиция се очаква да донесе печалба, то секторът е привлекателен за навлизане.

В следващата таблица са представени инвестициите по години от 2007-2012г., които Суиспорт е направило, за да извършва дейност по наземно обслужване на въздухоплавателни средства. От данните в таблицата е видно, че първоначалната инвестиция в нулевата година е в размер на (...)*. В графа 6 – 2013г. е посочена стойността, която дружеството би получило при разпродаване на активите и напускане на пазара – (...)*. Тази стойност ще получи дружеството при напускане на пазара, съгласно бизнес плана на Суиспорт, при оценката на инвестиционния проект. При сумиране на инвестицията за целия период се получава (...)*.

Таблица №5

Година	0	1	2	3	4	5	6
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Инвестиции	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Направените инвестиции са пряко свързани с генерираните приходи, извършените разходи и реализираната печалба при наземното обслужване на полети.

В таблица 6 са посочени данните от оперативната дейност на Суиспорт за периода от 2010 – 2012г.

Таблица №6

Суиспорт	обслужени полети	приходи от полети	разходи	печалба от полети
2010г.	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2011г.	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2012г.	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Данните в таблица № 6 показват, че за разглеждания период дружеството генерира значителна печалба, въпреки наблюдаваното намаление като абсолютна стойност, дължащо се на намалели приходи от полети, при запазване на извършените разходи.

Съгласно данните в таблица № 5 и таблица № 6 е видно, че Суиспорт след навлизането си на пазара през 2007 г. до 2012г. е направило инвестиции в общ размер на (...)*. В същото време за изследвания период от 2010г. до 2012г. то е генерирало печалба в размер на (...)*, което е показателно, че въпреки необходимите разходи като първоначална инвестиция, получената в последствие печалба е достатъчна мотивация за тяхното извършване. Данните също така показват, че периода за възвръщане на първоначалните разходи е сравнително кратък, като печалбата само за 2010г. представлява над 50 % от общо извършените инвестиции от дружеството за периода 2007 – 2010г.

Всичко това води до извода, че този пазар е достатъчно привлекателен за новонавлизащите участници на него, който се характеризира със сравнително кратки темпове на възвращаемост.

Новонавлезният наземен оператор от края на 2010г. Голдеър⁴³ посочва стойност на първоначалните инвестиции, в размер на (...)* първоначална инвестиция за закупуване на оборудване за наземно обслужване и (...)* за друго оборудване (обзавеждане, компютри, хардуер, софтуер, коли и др.)

По отношение на новонавлезлия участник Голдеър⁴⁴, който стартира дейността си като наземен оператор от края на 2010г., данните от оперативната дейност показват следните резултати:

Таблица №7

Голдеър Хендлинг	обслужени полети	приходи от полет	разходи	печалба от полет
2011г.	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*
2012г.	(...)*	(...)*	(...)*	(...)*

Данните от таблица № 7 показват негативен финансов резултат за първите две години от дейността на дружеството, който същевременно значително намалява през 2012 г. в сравнение с първата година от започване на дейността на дружеството.

Извод

На базата на горните данни може да се заключи, че е обичайно явление новонавлизащ конкурент да реализира загуба в първите години от своята дейност предвид невъзвръщаемите разходи, които следва да направи под формата на инвестиция. От данните за дейността на другия навлязъл оператор Суиспорт е видно, че след преодоляване на първоначалните разходи, впоследствие дружеството започва да генерира значителна печалба, която обосновава тези инвестиции. Това е достатъчна мотивация за навлизане на нови

⁴³ Информация, получена от Голдеър Хендлинг с писмо вх. № КЗК-1074/12/08.03.2013г.

⁴⁴ По данни предоставени от Голдеър Хендлинг с писмо вх. № КЗК 1074/12 – 08.03.2013г.

участници на този пазар и по своята същност не представлява сериозна бариера пред тях.

Б. Достъп до свързани пазари

В посоченото Решение № 3304/23.03.2016 г., постановено по адм. дело №1906/2016, Върховният Административен съд, е отбелязано, че „Летище София“ ЕАД в качеството си на летищен оператор и летищна администрация, може самостоятелно да влияе върху пазара на услуги по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Летище София и има възможност да субсидира дейността си като оператор по наземно обслужване от останалите си дейности. В тази връзка следва да се отбележи, че тези взаимоотношения също следва да се приемат като бариера за навлизане на съответния пазар, които отново ще бъдат анализирани.

Бариери за навлизане на пазара възникват и когато дадено предприятие притежава конкурентно предимство (което не е въз основа на по-висока ефективност⁴⁵) и/или се ползва от специални права (например за производство или дистрибуция) или има привилегирован достъп до ключови суровини/продукти/пазари.

Привилегированият достъп до ключови пазари представлява своеобразно конкурентно предимство, явяващо се бариера за навлизане на съответния пазар. В тази връзка следва да се има предвид, че освен дейности по наземно обслужване, „Летище София“ ЕАД е едновременно и летищен оператор по см. на чл.16 от §3 на допълнителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване и като такъв на основание чл.48а от ЗГВ и Заповед на Министъра на транспорта № РД-08-301 от 31.03.1999г. осъществява и функциите на летищна администрация на Летище София.

Оперирането на Дружеството едновременно като летищен и наземен оператор не представлява предимство от финансово-икономическа гледна точка само по себе си, тъй като приходите от летищни такси се използват за покриване на разходи за инфраструктура на публична държавна собственост и дейности по летищно обслужване, включително и за погасяване на дълга съгласно финансов договор м-у Република България, Европейската инвестиционна банка и Летище София за финансиране на проект „Реконструкция, развитие и разширение на летище София“.

По своето естество единствено връзката на дружеството като летищен и наземен оператор не предполага, че е налице злоупотреба. Съществуването единствено на възможност Летище София да субсидира дейността си като оператор по наземно обслужване от останалите си дейности за това не е сама по себе си доказателство за извършено нарушение. Както КЗК вече е установила в свое предходно решение⁴⁶ свързаните пазари работят при нормални конкурентни условия, които са гарантирани от поети ангажименти от Летище София като летищен оператор. Такива са:

⁴⁵ Например икономии от мащаба

⁴⁶ Решение на КЗК № 492/04.05.2010г.

- предоставяне на достъп на „Суиспорт България” АД до автоматизираната система за регистрация на пътници и багажи на Терминал 1 на Летище София чрез конфигуриране на собствената на „Суиспорт България” АД система AXS Control на терминалните устройства на компютърната мрежа на Терминал 1.
- разходоориентиран подход при формиране на цената за ползването на специализираното компютърно оборудване за регистрация на пътници и багажи на Терминал 1 на Летище София, в размер на 0,37 евро без ДДС за обработен пътник.
- предоставяне на достъп на „Суиспорт България” АД до бизнес салон за обслужване на пътници и офис за изгубени багажи при условията на проектодоговорите за наем и Общите условия на договора за наем на „Летище София” ЕАД, представени на Комисията, както и при цена за ползването в размер съгласно оценка, изготвена от двама лицензирани оценители.
- отказ от искането за заплащане на цена за ползване на гишетата за регистрация на пътници и багажи на Терминал 1 на Летище София в размер на пет евро за тридесет минути, поради включването в цената на разходи, които се покриват от други приходи на „Летище София” ЕАД.

Извод по т. IV.2.3. Бариери за навлизане на пазара

На базата на гореизложеното може да се заключи, че наличието на исторически данни за навлизането на нов (трети) участник на пазара в края на 2010 г., заедно със съществуването на обективни регулативни стандарти във връзка с получаването на лиценз да дейностите по наземно обслужване и липсата на значителни структурни и стратегически пречки за осъществяване на дейността, е доказателство за липсата на трудно преодолими бариери за навлизане на съответния пазар. Това се потвърждава и от наличието на много други участници, с получен лиценз за една или няколко дейности по наземно обслужване, които могат да разширят своя обхват на предлагани дейности. Също така е важно да се отбележи, че на пазара присъстват и самообслужващи се компании, като например един от големите превозвачи на ЛС „България Ер” АД, който до 2012 г. е използвал услугите на наземен оператор, след което се е преориентирал и е започнал да самообслужва своите полети.

IV.2.4. Извод за структурата на пазара

Изследването на пазарно положение на участниците на пазара показва, че Летище София след навлизането през 2010г. на третия участник Голдеър започва постепенно да губи лидерска пазарна позиция. █

Използвайки критерия за изчисляване на пазарни дялове на базата на „брой обслужени полети“, за периода 2010г.-2012г. Летище София запазва своята първа позиция, но бележи значителен спад в пазарния дял от над 10 % и в края на периода притежава малко под 60%. Тази спад е за сметка на другите двама участника, които за посочения период увеличават своите пазарни позиции. Суиспорт също запазва своята втора позиция и към края на периода е с дял от

над 30%, а новият участник Голдеър Хендлинг в края на периода вече е с дял от близо 10%.

По критерии „брой обслужени пътници“ за изследвания период се наблюдава разместване в позициите на участниците на пазара, като през 2012г. Летище София губи своята първа позиция, изместен от Суиспорт, който бележи ръст в пазарния си дял от над 10%. При третия участник отново се наблюдава прогресивно увеличение на пазарните позиции и към края на 2012г. е с над 10%.

По третия използван критерии за изчисляване на пазарни дялове, а именно „приходи от наземно обслужване“, отново се установи, че Летище София, въпреки че запазва своята първа позиция, значително намалява пазарния си дял и бележи спад от близо 20 %, като към края на 2012г. е с под 50 %. През разглеждания период Суиспорт запазва своята втора позиция на пазара, но както и при другите критерии постепенно увеличава своя пазарен дял, който към 2012г. вече е малко под 40 %. При новият участник Голдеър отново се запазва тенденцията на увеличение и в края на периода е с дял над 10 %.

След анализа на пазарните дялове по трите възможни критерия, може да се направи заключението, че пазарната структура се променя значително след навлизането на третия участник през 2010 г. Съотношението между участниците е намалено и разликата в дяловете между първия и втория в края на разглеждания период е значително скъсена, като по критерии „брой обслужени пътници“ е видно, че има и разместване на позициите им. Показателно за това е драстичното намаление на пазарните му позиции, което е най – голямо при използвания като водещ критерии от КЗК „приходи от наземно обслужване“ от близо 20%.

Всичко това води до извода, че въпреки високия пазарен дял на Летище София, то не притежава господстващо положение на съответния пазар, тъй като няма независимо от своите клиенти и конкуренти поведение.

Пазарният дял е важен фактор за оценката на наличието на господстващо положение, но сам по себе си не е определящ за неговото наличие. В делата *United Brands* и *Hoffmann La Roche*⁴⁷, Европейският Съд дава следното определение за господстващо положение: “Състояние на икономическа сила, притежавана от дадено предприятие, която му позволява да възпрепятства поддържането на ефективната конкуренция на съответния пазар и му дава възможност да се държи в значителна степен независимо от своите конкуренти, клиенти и в крайна сметка от своите потребители“.

Икономическият подход при анализа на господстващо положение е категоричен – господстващо положение има само при наличие на значителна пазарна сила. Пазарната сила по същество позволява предприятието, което я притежава, да поддържа цени над конкурентните нива или да ограничи производството и намали качеството на продукта, без това да води до значителна загуба на продажбите или приходите му. Предприятието с пазарна сила може също да увреди конкуренцията и по друг начин, като например чрез издигане на високи бариери за навлизане на пазара, за иновации и т.н.

От ключово значение при оценката на степента на пазарната сила е **независимостта на предприятието от неговите клиенти и конкуренти.**

⁴⁷ Case 27/76 *United Brands v Commission* [1978] ECR 207.; Case 85/76. *Hoffmann-La Roche & Co. AG v Commission*.

Ето защо значение има не само пазарния дял на участниците на пазара, но и неговата промяна във времето. Нарастващият пазарен дял на конкурентите е показател за привличане на потребители към тях и обратното. Същевременно, присъща стратегия на едно господстващо предприятие за изтласкване на конкурентите от пазара и присвояване на техния пазарен дял е прилагането на много ниски /хищнически/ цени. Видно от фактичката част на настоящото решение, ответното предприятие не само че не „изяжда“ пазарния дял на своите конкуренти, а тъкмо обратното Суиспорт и Голдънеър Хендлинг отнемат част от клиентите на Летище София. Това явление може да се обясни с факта, че услугите по наземно обслужване се характеризират с лесно пренасочване на клиентите от един доставчик към друг, тъй като и тримата конкуриращи се наземни оператори предлагат еднакъв набор от съпоставими услуги. Ето защо, конкуренцията между участниците е почти изцяло ценова, като всеки от участниците е принуден за запазване на присъствието си на пазара да се съобразява с тенденцията за цялостно намаляване нивото на цените на предлаганите услуги от останалите участници в разглеждания период, както и в случаите, когато клиенти, които са получили по-добра ценова оферта от конкурент, настояват за преразглеждане на ценовите условия.

В хода на проучването се установи, че при договаряне параметрите на евентуално бъдещо сътрудничество, клиентите настояват за по-ниска цена на предлаганите услуги по наземно обслужване, отправят предупреждения за прекратяване на съществуващи търговски отношения и в мнозинството от случаите постигат исканото от тях намаление.⁴⁸

Следователно добре информираните авиокомпании показват способност за лесна преориентация към алтернативен доставчик, т.е демонстрират значителна уравновесяваща покупателна мощ, която не позволява на никой от наземните оператори, в т.ч. и Летище София, да има независимо от тях поведение.

По данни от самите наземни оператори и видно от установените факти⁴⁹ няколко месеца преди изтичане срока на съответен договор авиокомпаниите стартират търг за избор на доставчик на наземни услуги. Поканените участници-обичайно всички наземни оператори на съответния пазар, се състезават при обявените условия за участие, като конкуренцията е особено силна по отношение на цените. Предвид малкия брой участници на пазара и естеството на функциониране на пазара, може да се приеме, че всеки наземен оператор може да предвиди вероятното пазарно поведение, което неговите конкуренти ще приемат в отговор на собствените му решения, тъй като очаква действията на конкурентите да са пряка реакция на неговите действия. Ето защо, решенията на всяко едно от предприятията на пазара силно влияят на решенията на останалите. Ако например някой от участниците отправи оферта и намали цените, съществува голяма вероятност авиокомпанията – адресат на офертата да се ориентира към него, като останалите наземни оператори също би следвало или да намалят цените, или да предложат по-голям брой или обем услуги или по-високо качество, за да запазят позициите си или да останат в състезанието за този клиент. Предвид обстоятелството, че конкурентите предлагат еднакви

⁴⁸ Виж т.92.1.,93.1,94.1,95.1 от Фактичката обстановка

⁴⁹ Виж т. III.3, III.3.1.2, III.3.2, III.3.3

услуги, единственият възможен начин за привличане на клиента е чрез отправяне на по-изгодни ценови условия за наземно обслужване.

Видно от гореизложеното Летище София не е независимо и от своите конкуренти, и не е в състояние да определя самостоятелно ценовата си политика, доколкото действията му на пазара на наземно обслужване зависят в значителна степен както от ценовата политика на другите два наземни оператора, така и от поведението на неговите клиенти.

V. ПРАВЕН АНАЛИЗ

V.1. Процесен период и приложимо право

V.1.1. Процесен период

При определяне на процесния период е необходимо да се вземе предвид периодът, в който са възникнали установените в производството факти, относими към твърденията за извършено нарушение. В настоящото производство във връзка с процесното поведение са разгледани факти, които са настъпили в периода 2010 г. -2013 г.

V.1.2. Приложимост на ЗЗК

С оглед определяне на приложимия процесуален и материален закон е необходимо да се вземат предвид датата на подаване на искането от страна на „Суиспорт България” АД, както и периодът, в рамките на който „Летище София” ЕАД осъществява евентуалното антиконкурентно поведение.

Искането на молителя е подадено след датата на влизане в сила на действащия ЗЗК, поради което процедурата по установяване на евентуално извършено нарушение следва да се развие съобразно неговите процесуалноправни норми.

Определянето на приложимото материално право, под което да се подведат установените факти с правно значение, трябва да се съобрази с принципа на административното право, че за всяко нарушение се прилага законът, който е в сила по време на извършването му. В разглеждания казус процесното поведение е осъществено при действието на сега действащия ЗЗК.

V.1.3. Приложимост на чл. 102 от ДФЕС

В качеството си на национален орган по конкуренцията КЗК, в съответствие с нормата на чл. 3, ал. 1 от Регламент на Съвета № 1/ 2003 г., следва да прилага член 102 от ДФЕС относно възможността за засягане на търговията между държавите членки чрез злоупотреба с господстващо положение. Критериите за анализ на тази хипотеза са обобщени в Известие на Европейската комисия относно насоки за ефекта върху търговията по смисъла на чл. 81 и 82 от ДЕО. Съгласно Известието, “засягане на търговията между държавите- членки” е налице, когато може да се предвиди с достатъчна степен на вероятност въз основа на съвкупност от обективни обстоятелства от правен и фактически характер, че разглежданото поведение на господстващото предприятие би могло да има пряк или косвен, действителен или потенциален ефект върху търговията между държавите членки. В същото време европейското право на конкуренция е неприложимо спрямо практики, които не са от естество значително да засегнат търговията между държавите -членки.

Предвид обстоятелството, че процесното поведение е свързано с дейност, която има трансграничен елемент – наземно обслужване на въздухоплавателни средства, то следва да се прецени доколко конкретното летище представлява съществена част от Общия пазар и респективно значението му за Общността. По данни на Евростат⁵⁰, общият брой на преминалите през летищата на страните – членки пътници през 2010 г. са 776 851 750, през 2011 - 821 265 790, през 2012 г. – 826 463 402. Сред държавите – членки на Общността за периода 2010 – 2012 г. Великобритания докладва най-голям брой пътници (средно около 200 млн.), следвана от Германия (180 млн.) и Испания (160 млн.).⁵¹

Данните за преминалите през летищата на България общ брой пътници са както следва: през 2010 г. - 6 168 346, през 2011г. - 6 651 562 и 6 819 024 за 2012 г., като тези данни включват както заминаващи, така и пристигащи пътници. При съпоставяне на данните се установява, че обслужените в България пътници спрямо общия пътничопоток в Съюза са съответно: 0,79 % през 2010 г., 0,81% през 2011г. и 0,83% през 2012 г.

Летище София е най-голямото международно летище в България, през което за 2010 г. са преминали (...) * пътници, за 2011г. – (...) * пътници и съответно (...) * пътници за 2012г. Общо летищно обслужените въздухоплавателни средства за трите години са съответно (...) *, (...) * и (...) * броя⁵². По данни на Евростат през 2010 г. Летище София се нарежда на 85 място сред летищата, обслужващи над 1 млн. пътници в Общността.

Летище София обслужва основно пътници, чиято крайна точка е Република България или служи за връзка с големите европейски летища, от които се извършват полети по европейски и световни дестинации.

Представените по-горе данни показват, че въздушният транспорт чрез летищата в България представлява незначителна част от общия в Съюза. В тази връзка Летище София, макар и основно летище за територията на Р.България, не представлява съществена част от Общия пазар. Предвид така изложените обстоятелства, пазарът, на който ответното предприятие оперира, е локален и представлява несъществена част от Общия пазар.

С оглед на гореизложеното се налага изводът, че поведението на „Летище София“ ЕАД не е в състояние да засегне значително търговията между държавите – членки, което да обоснове приложимост на чл. 102 от ДФЕС.

V.2. Правен анализ на поведението по чл. 21 от ЗЗК

Съгласно чл. 21 от ЗЗК, забранено е поведението на предприятия с господстващо положение, което може да предотврати, ограничи или наруши конкуренцията и да засегне интересите на потребителите, като в т. 1 - т. 5 на същата разпоредба са изброени примерните форми на злоупотреба. Общият състав на чл. 21 от ЗЗК може да бъде прилаган самостоятелно, без позоваване на специалните състави, регламентирани в т. 1 – т. 5, доколкото нормата обхваща и пазарно поведение извън изброените форми.

⁵⁰ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&plugin=1>

⁵¹ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-13-001/EN/KS-DK-13-001-EN.PDF

⁵² Данните са предоставени от „Летище София“ ЕАД с писмо вх. № към КЗК-1074/12 от 17.02.2014г., писмо от Голдъер Хендлинг с вх. № КЗК-1074/12/08.03.2013г. и писмо от Суиспорт България вх. № към КЗК-1074/12 от 08.01.2014г.

Съставът на чл.21 от ЗЗК включва следните кумулативни елементи:

- 1) Качество предприятие на ответната страна;
- 2) Наличие на монополно или господстващо положение на определения съответен пазар по чл. 20 от ЗЗК;
- 3) Поведение на ответното предприятие, което има реален или потенциален антиконкурентен ефект, както и засягане интересите на потребителите.

V.2.1. Качеството „предприятие”

Съгласно § 1, т. 7 от Допълнителните разпоредби на ЗЗК, „предприятие е всяко физическо, юридическо лице или неперсонифицирано образувание, което извършва стопанска дейност, независимо от правната и организационната си форма”. Основният елемент, който характеризира съответното образувание като предприятие, е осъществяваната от него стопанска дейност. Легално определение на понятието „стопанска дейност“ се съдържа в § 1, т. 13 от ДР на ЗЗК: „стопанска дейност е дейността на предприятия, резултатите от която са предназначени за размяна на пазара”.

„Летище София” ЕАД е юридическо лице, чийто едноличен собственик на капитала е държавата в лицето на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Дружеството съвместява функциите на летищна администрация, летищен оператор и наземен оператор (т. III.2 от фактичката обстановка). В конкретния случай предмет на проучване е поведението на „Летище София” ЕАД в качеството му на наземен оператор при предоставяне на услуги на пазара по наземно обслужване. Извършваната от дружеството дейност на пазара по наземно обслужване - възмездно предоставяне на услуги на авиопревозвачи срещу заплащане с цел реализиране на печалба, по своето естество представлява стопанска дейност. Следователно „Летище София“ ЕАД е „предприятие“ по смисъла на легалната дефиниция на ЗЗК, поради което разпоредбите на ЗЗК са приложими спрямо неговото поведение.

V.2.2. Господстващо положение (индивидуално или съвместно) на съответния пазар

За да се приложи съставът на чл. 21 от ЗЗК към поведението на „Летище София“ ЕАД във връзка с ценовата му политика на пазара по наземно обслужване, следва да се установи дали дружеството притежава господстващо положение по смисъла на чл. 20 от ЗЗК на съответния пазар.

Съгласно разпоредбата на чл. 20 от ЗЗК господстващо е положението на предприятие, което с оглед на своя пазарен дял, финансови ресурси, възможности за достъп до пазара, технологично равнище и стопански отношения с други предприятия може да попречи на конкуренцията на съответния пазар, тъй като е независимо от своите конкуренти, доставчици или купувачи. Тази независимост на предприятието сама по себе си не е забранена от закона, но възползвайки се от нея, то би могло да попречи на конкуренцията на съответния пазар, с оглед на което е необходимо поведението на едно такова предприятие да се преценява във всеки конкретен случай.

В настоящия казус оценката за наличие на господстващо положение на „Летище София“ ЕАД следва изводите, направени в икономическия анализ от настоящото решение, като се вземат предвид както пазарната мощ на предприятието на съответния пазар, така и конкурентната структура на пазара.

Комисията установи, че „Летище София“ ЕАД притежава съществен пазарен дял на пазара по наземно обслужване на въздухоплавателни средства, който значително превишава тези на неговите основни конкуренти, определен при прилагане на различни показатели – брой обслужени въздухоплавателни средства, брой обслужени пътници, размер на приходите. В същото време се наблюдава трайна тенденция към понижение на пазарния дял на ответното предприятие в периода 2010 г. -2012 г., докато през същия период пазарният дял на Суиспорт остава почти непроменен, а на новонавлезлия наземен оператор Голдеър Хендлинг България стабилно се покачва. Все още високият пазарен дял на „Летище София“ ЕАД може да се обясни с унаследената позиция на исторически първи наземен оператор на територията на летище София, която в известна степен му дава възможност да запази значително присъствие на съответния пазар. Тя обаче не е достатъчна в условията на бързо променящата се пазарна среда да осигури на „Летище София“ ЕАД стабилна във времето и независима от останалите конкуренти и/или клиентите позиция на пазара по наземно обслужване.

Анализът показва, че с навлизането през 2010 г. на трети оператор се наблюдава съществена промяна на пазара по наземно обслужване на въздухоплавателни средства, изразяваща се в засилен конкурентен натиск между участниците на него. Появата на нов конкурент провокира същинско конкурентно състезание между наземните оператори в полза на клиентите – потребители на процесните услуги. Новият наземен оператор оферира най-атраktivни цени за доставка на наземни услуги и голяма част от авиопревозвачите, които променят досегашния си наземен оператор, като Полски линии – ЛОТ, Кипърски авиолинии, Турски авиолинии, Олимпик въздухоплаване, се пренасочват именно към Голдеър Хендлинг България. Това обстоятелство води до промяна в пазарните условия и рефлектира върху поведението на всички наземни оператори, както е посочено и в Икономическия анализ от настоящото решение. В тази връзка следва да се отчете, че засилената конкурентна борба оказва негативно влияние върху доскорошната лидерска позиция на Летище София на пазара по наземно обслужване. Предприятието е принудено в голяма степен да съобразява своето поведение с това на останалите участници, което е индикатор за отсъствие на независимост спрямо другите наземни оператори.

На следващо място Комисията установи, че авиопревозвачите – клиенти на наземните оператори, сами проявяват активност в търсене на изгодни за тях оферти. Видно от установените факти⁵³, най-често самите авио оператори организират търг за избор на доставчик на услуги по наземно обслужване. В много от случаите в хода на преговорите със съответен наземен оператор авиокомпаниите настояват за по-ниски цени, информирайки го за постигнатите

⁵³ Т. III.3 от Фактическа обстановка

договорености с конкурентите му⁵⁴. Така разкритата информация се използва като средство, което да мотивира доставчиците на наземни услуги да предлагат възможно най – ниски цени, както и изгодни комплексни оферти, в стремеж да се привлекат и/или задържат клиентите и съответно да запазят присъствието си на процесния пазар. Наред с това, търговия характер на пазара по наземно обслужване, както и хомогенната природа на предлаганата услуга, позволяват на авиопревозвачите лесно да преминават от един доставчик към друг, следвайки единствено своите търговски интереси, след изтичане срока на договор. При така изложените обстоятелства се налага изводът, че авиопревозвачите, клиенти на наземните оператори, са в позиция да оказват съществено влияние при договаряне на условията и съответно върху пазарното поведение на всички предприятия, участници на съответния пазар.

Показателна в това отношение е установената преговорна кореспонденция в т. 90 от ФО между ответника ЛС и превозвача (...)*. Видно от нея превозвачът се опитва не само да договори по-ниски цени с ЛС под нивото на другите конкуренти, а се опитва допълнително да го стимулира със стратегическия мотив, че (...)* и че (...)*.

Значителната сила на преговаряне на превозвачите през 2012 г. може да се проследи в ценовите предложения на Суиспорт и ЛС към превозвача Аеросвит. В рамките на около 2 месеца превозвачът сключва договор и с двата оператора. Първо преминава от ЛС към Суиспорт, а скоро след това отново подписва договор с ЛС. Предложенията през 2012 г. и на двамата наземни оператора са драстично по-ниски от цената на договора от предходния период, подписан през 2009 г. Новите предложения и от двете дружества са с от 25 % до 60 % по-ниски в зависимост от типа на самолета. Изводът, който се налага, е че дори превозвач, който не е от най-големите превозвачи на летище София, е в позиция да договори двойно по-ниски финансови условия за същия вид услуги в сравнени с предходния договорен период.

Горният извод намира потвърждение във всички предложения за сключване на нови договори, представени в ФО. Видно от т. 85-89 на ФО повечето оферти на ЛС предлагат намалена цена на услугата при подновяване на договорите през 2012 г. Намаленията на цената варират в голям диапазон от 4 % до 40 % според превозвача и различните видове въздухоплавателни средства. Същата тенденция се установява и по отношение на молителя Суиспорт. Видно от т. 91-96 на ФО офертите на дружеството през 2012 г. за подписване на нови дългосрочни договори предлагат намаление в цената, което варира от 10 % до 60 % за различните превозвачи и видове самолети.

Горното обосновава извода, че пазарната политика на ЛС не е независима от поведението на клиентите и конкурентите. Ответното дружество няма пазарната сила самостоятелно да определя, налага и поддържа търговски практики, в това число и цени. ■

Предвид гореизложеното, следва да се приеме, че ”Летище София” ЕАД в периода 2010 – 2012 г. не притежава позиция на независимо от своите конкуренти и клиенти предприятие и следователно няма господстващо положение на пазара по наземно обслужване на въздухоплавателни средства на

⁵⁴ Т. 92.1, 93.1, 94.1, 95.1 от фактическа обстановка

територията на Летище София. Липсата на този задължителен елемент от състава на злоупотребата с господстващо положение води до извода, че не е извършено нарушение по чл. 21 от ЗЗК от страна на "Летище София" ЕАД.

V.2.3. Поведение на ответното предприятие, което има реален или потенциален антиконкурентен ефект, както и засягане интересите на потребителите.

Липсата на нарушение се установява и от фактите за поведението на ответното дружество ЛС и характеристиките на дефинирания пазар. Затова, в допълнение на анализа по **т. V.2.2. Господстващо положение (индивидуално или съвместно) на съответния пазар** КЗК ще анализира отделно и поведението на ЛС с оглед твърдяното нарушение, без това да засяга направения извод за липса на господстващо положение и нарушение на чл. 21 от ЗЗК.

Твърдяното нарушение е определяне на необосновано ниски цени или т. нар. в теорията и практиката хищническо ценообразуване. Този тип антиконкурентно поведение има свои характерни, типични черти, очертани в теорията и практиката по прилагане на правото на конкуренция.⁵⁵ Хищническото поведение по дефиниция е поведение, при което господстващо предприятие умишлено търпи загуби или се отказва от печалба в краткосрочен план ("жертване"), така че да блокира или да бъде в състояние да блокира един или повече от настоящите или потенциалните си конкуренти с цел да засили или да задържи пазарната си мощ. Основният елемент от това поведение е хищническата стратегия. Тя предполага целенасочена загуба на ресурси, които дружеството може да избегне. Могат да бъдат обособени няколко елемента, които изграждат хищническата стратегия. Това са: А) Целенасочена загуба, която дружеството може да избегне; Б) Налагане на цени на пазара В) Краткосрочност на стратегията; Г) Намерение да компенсира загубите като възпрепятства дейността на конкурентите.

Конкретния казус не разкрива данни за подобна стратегия от страна на ЛС, разкрива политика на ценова адаптация към променящата се пазарна среда и новите участници на пазара, които налагат нови конкурентни изисквания, включително нива на ценова конкуренция.

Без това да противоречи на извода за липса на господстващо положение и нарушение по чл. 21, ЗЗК по отношение на ответното дружество ЛС, изведен в предходната **т. V.2.2.**, установеното поведение на ЛС ще бъде анализирано за съответствие с елементите на твърдяното антиконкурентно поведение, посочени по-горе:

А. Целенасочена загуба, която дружеството може да избегне

Установи се, че ответникът ЛС постига отрицателен финансов резултат (загуба) след 2010 г. През този период навлиза нов, трети участник – Голдъър, а молителят Суиспорт е вече утвърден на пазара участник. Показателите на ответното дружество ще бъдат преповторени в следващата таблица:

Таблица № 8

Година	Приходи	Разходи	Резултат
--------	---------	---------	----------

⁵⁵ Виж. Съобщение на Комисията „Насоки за приоритетите на Комисията по прилагането на член 82 от Договора за ЕО в областта на злоупотребата с практики на отстраняване на конкуренти, наложени от предприятия с господстващо положение (2009/С 45/02)

2010	17 112 793	14 881 380	2 231 413
2011	12 737 693	13 309 753	-572 060
2012	10 051 307	12 616 522	-2 565 215

Горните данни показват, че през периода на извършване на твърдяното нарушение ЛС вече търпи загуби вследствие на появилата се конкуренция. Загубата, която отчита дружеството през 2012 г. е с 5 пъти повече от тази през 2011 г. и достига нивото на печалба от 2010 г. Т.е. за две години финансовия резултат на дружеството се преобръща изцяло с отрицателен знак.

Горното идва да покаже, че ако ЛС търпи загуби като летищен оператор, това не се дължи на целенасочена негова политика да намаля или да се отказва от приходи, респ. намаление на цената, а е резултат на обективни пазарни фактори, които стоят извън ответното дружество. Най-общо това е променената пазарна, конкурентна среда, оформена след навлизането на молителя Суиспорт, а след това и на Голдеър. Затруднената пазарна позиция на ЛС може да бъде илюстрирана като се проследи измененията в обема на работа, приходите и разходите на дружеството.

Таблица № 9

Година	Обслужени полети	Приходи	Разходи
2010	100 %	100%	100%
2011 – изменение към 2010	- 9,32	- 25,57	- 10,56
2012 – изменение към 2010	- 23,68	- 41,26	- 15,22

Данните показват, че ЛС не успява да оптимизира разходите си в съответствие с намаления обем на дейността и респ. приходи. При намален обем на обслужените полети с 24 % се отчита намаление на приходите от 40 %, докато разходите отбелязват незначително намаление от около 15 %. Горното води до извода, че дружеството не може да се адаптира към пазара и изпитва затруднения да задържа клиентите си при нивата на цените и разходите от 2010 г.

Изложените данни сочат, че ответното дружество няма вътрешната финансова стабилност и пазарна сила да води политика на хищническо ценообразуване. Загубите, които ЛС търпи, не са целенасочено, контролирано, желано бъдещо „жертване“ по смисъла на правото на конкуренция в контекста на хищническото поведение, а нежелан стопански резултат, който дружеството търпи за поредна финансова година.

Б. Налагане на цени на пазара

Хищничеството предполага едно (господстващо) предприятие да може целенасочено да поддържа и установява ценови нива, за които предполага, че конкурентите не могат да постигнат без да търпят загуби. В настоящия казус хипотезата е обърната. Данните показват, че твърденият нарушител е в ситуация да търси отговор на пазарните тенденции и да минимизира загубите си, а не да налага ценови нива като част от пазарна стратегия за изтласкване на другите участници от пазара.

Твърденията на молителя се отнасят конкретно до преговорния процес на ЛС със следните превозвачи: Турски Авиолинии, Кипърски Авиолинии, Полски Авиолинии ЛОТ, Уиз Еър, Олимпик Еървейс, Аеросвит. Това са настоящи или нови, потенциални клиенти на Суиспорт. Видно от установените факти само 2 от тези дружества - Уиз Еър и Аеросвит, са станали клиенти на ЛС, а останалите 4 дружества съответно са клиенти на най-новия участник на пазара – Голдеър. Горното е показателно, че на пазара се наблюдава засилена ценова конкуренция, в която всяко дружество съобразно своите приоритети и възможности се стреми да привлича клиенти. Основният конкурентен фактор на дефинирания съответен пазар е цената. Суиспорт не успява да спечели всички договори с посочените дружества. Някои дружества предпочитат офертите на другите участници на пазара – ЛС и Голдеър. Същото се отнася и до ответното дружество ЛС, което също губи клиенти за сметка на останалите участници на пазара. Това обстоятелство показва, че всички участници на пазара са въввлечени в остра ценова надпревара в момента, в който предстои преподписване на нови няколкогодишни договори.

Изразената ценовата конкуренция, която се установява към изследвания период, се дължи на редица обективни пазарни фактори. Конкуренцията на дефинирания пазар започва след навлизането и установяването на пазара на молителя Суиспорт в периода от 2007 г. до 2010 г. През този период ЛС за първи път осъществява дейност в условията на реална ценова конкуренция. Динамиката на ценовата конкуренция естествено получава нов тласък през 2010 г. след появата на нов, трети участник на пазара – Голдеър. Този процес намира своето естествено продължение и кулминация в следващия период, през който предстоят подписването на нови дългогодишни договори – 2012-2013. Към всички тези фактори, които допринасят за активната ценова политика на участниците на пазара, следва да се добави и намаления обем на търсенето в следствие на това, че един от най-големите превозвачи България Ер започва да се самообслужва през 2012 г.

Ценовата конкуренция на пазара през 2012 г. може да бъде проследена в ценовите предложения на ЛС и Суиспорт по отношение на Аеросвит. Видно от т. 99.5 на ФО молителят Суиспорт сключва договор с превозвача през 2012 г. като предлага цени, които са от 25 % до 55 % по-ниски от тези, на които ЛС обслужва превозвача съгласно договор от 2009 г. За да запази клиента си, ЛС трябва да отпрати ново предложение, което да бъде по-конкурентно. Ценовата конкуренция на пазара свива цените, поради което и предложението на ЛС два месеца след преминаването на Аеросвит към Суиспорт е с от 10 % до 30 % по-ниско от договора на Суиспорт за различните самолети. Единствено за един вид въздухоплавателно средство офертата на ЛС е незначително по-висока с около 3 %.

Следва да се обърне внимание, че преминаването на Аеросвит към Суиспорт през м. 04.2012 г. е първата по време смяна на наземен оператор през 2012 г. Суиспорт подписва договора като оферира цени с от 25 до 55 % по-ниски от тези, на които ЛС е доставяло услугата. По същото време участниците на пазара преговарят с Турските линии и Олимпик Еървейс, които отиват по-късно при Голдеър. Всички разглеждани преговори за сключване на нови договори,

които молителя Суиспорт сочи в производството, се случват след това. Тези първи действия на Суиспорт в голяма степен задават нивото на ценова конкуренция, респ. цените в търговите предложения на всички участници на пазара след тях в края на 2012 г. и началото на 2013 г.

Тази тенденция в движението на цените се установява по отношение на всички превозвачи независимо кой ги е обслужвал, респ. дали сменят доставчика на услугата или продължават съществуващи търговски отношения. Видно от т. 85-89 на ФО повечето оферти на ЛС предлагат намалена цена на услугата при подновяване на договорите през 2012 г. Намаленията на цената варират в голям диапазон от 4 % до 40 % според превозвача и различните видове въздухоплователни средства. Същата тенденция се установява и по отношение на молителя Суиспорт. Видно от т. 91-96 на ФО офертите на дружеството през 2012 г. за подписване на нови дългосрочни договори предлагат намаление в цената, което варира от 10 % до 60 % за различните превозвачи и видове самолети.

Горните данни за пазара позволяват да се направят следните изводи за нивото на конкуренция. За период от 5 (пет) години пазарната среда се променя значително. Съответният пазар, който е функционирал винаги без конкуренция, за кратък период от време става силно конкурентен. В началото на изследвания период – 2007 г. на дефинирания пазар има едни участник - ЛС. В края през 2012-2013 г. те са вече 3-ма, а един от големите превозвачи се самообслужва. Преобразуването е динамично и преминава през няколко етапа, които съответно променят пазарните условия. Първо, пазарът е от двама участници, скоро след това те стават трима. Впоследствие голям превозвач започва да се самообслужва, което отклонява част от търсенето. Не трябва да се пренебрегват и по-малките оператори, които предлагат ограничен брой услуги по наземно обслужване. В тази обстановка всеки един участник за кратък период от време от 1-2 г. трябва да изгражда нова пазарна стратегия, която да съответства на бързо променящата се пазарна среда. Първо, историческото предприятие ЛС за първи път осъществява дейност в условията на конкуренция, което е причината за настъпване на установените финансови затруднения. Впоследствие първия навлязъл участник – молителят Суиспорт, среща конкуренция от новонавлизащ участник на пазара - Голдеър. Намалява се търсенето на услугата, когато един от големите превозвачи започва да се самообслужва. Описаните фактори естествено водят до засилена конкуренция, която предвид установените характеристики на пазара, е основно ценова. Установените факти не открояват ценови лидер, който има финансовата стабилност и пазарна автономия да налага самостоятелно цени на пазара с цел провеждане на хищническа стратегия. Изследваните конкурентни процеси, които предхождат подписването на нови дългогодишни договори, разкриват силна ценова зависимост между конкурентните дружества. Тази пазарна обвързаност е добре осъзната от клиентите и използвана от тях в стремежа им да договорят най-добри финансови условия. Това поведение на превозвачите целенасочено провокира засилена ценовата конкуренция и им позволява да постигнат най-добрите финансови условия, които всеки от наземните оператори е в състояние да предложи,

предвид финансовото си състояние, технологични възможности за обслужване, стратегически приоритети.

С оглед на горното, предвид установените характеристики на ценовата конкуренция на дефинирания пазар, се налага изводът, че ЛС не налага самостоятелно нивата на цени на пазара през разглеждания период. Ценовите нива се определят вследствие на засилената ценова конкуренция между участниците на пазара и силната позиция на превозвачите в преговорния процес, предхождащ подписването на нови дългосрочни договори.

В. Краткосрочност на стратегията

Т.нар. „жертване“ в хипотезата на хищническото ценообразуване изисква то да бъде направено в краткосрочен план, за да бъде възможно компенсиране на „пожертваното“ впоследствие. В конкретния случай този елемент също не е част от разследваното поведение.

Дефинираният съответен пазар има търгов характер. Търговските отношения между наземните оператори и превозвачите се подновяват периодично през няколко години. Установените данни в раздел *III.2.1. Договори с авиопревозвачи, сключени от „Летище София“ ЕАД в периода 2008 г. – 2012 г.* на ФО (т. 59, 73, 84) показват, че обичайната продължителност на договорите е около 3 г. След изтичането на договора превозвачите събират оферти от всички наземни оператори и след преговори пристъпват към сключване на нов договор за нов 3-годишен период.

Тригодишният период, който обвързва страните, не може да бъде определен като краткосрочен в хипотезата на твърдяното хищничество.

От една страна договорът е задължителен за страните в неговата цялост през целия период, в това число и по отношение на уговорените цени на процесната услуга. По този начин е невъзможно да се очаква „компенсиране на загубата“ през време на тригодишния период, през който договора се изпълнява.

От друга страна, три години е прекалено дълъг период, през който разумно може да се очаква дадено предприятие да може да търпи загуби, които очаква да възвърне впоследствие. Предвид състоянието на пазара, няма основание да се очаква покачване на цените, още по-малко в такава степен и за такъв период, които да позволят компенсиране на загуби, натрупани в толкова дълги периоди от време. Ценовата конкуренция на пазара гарантира, че подписването на всеки нов, бъдещ договор ще бъде при същите конкурентни условия на договаряне, при каквито е подписан и предходния. Отчитайки тенденциите на пазара, може да се очаква в по-голяма степен цените да запазят нивата си или да продължат низходящото си движение, от колкото да се повишават.

С оглед на горното се налага изводът, че 3-годишния период, в който ЛС трябва да предоставя процесната услуга по твърдените хищнически цени, не е краткосрочен по смисъл на твърдяното нарушение на конкурентното законодателство.

Г. Намерение да компенсира загубите като възпрепятства дейността на конкурентите

Липсата на хищнически мотив в поведението на ЛС се потвърждава и от установените данни за преговорния процес с потенциални нови клиенти. В т. 90 от ФО е представен част от преговорите между ответника ЛС и превозвача (...)*, който има относителен дял към приходите на Суиспорт за 2012 г. над 30 %. Видно от кореспонденцията, превозвачът се опитва да договори по-ниски цени с ЛС като се позовава на аргумента, че (...) * и че (...) *. В отговор ЛС пояснява, че по офертата (...) *.

Горното е показателно, че отстраняването на конкуренти не е цел на разглежданото поведение. Ценообразуването, извършено от ЛС, е съобразено с вътрешнофирмените възможности и нужди на дружеството и цели стабилизиране на разклатената финансова стабилност. Привличането на голям превозвач предполагаемо ще има силно положително въздействие за стабилизиране дейността на дружеството. Видно от данните в Таблица № 9 при намален обем на обслужените полети с 24 % се отчита намаление на приходите от 40 %, докато разходите представляват незначително намаление от около 15 %. Предвид тези показатели може да се очаква, че с увеличаване на обслужваните полети финансовите показатели на ЛС ще се стабилизират, следвайки обратната тенденция, а именно с възвръщането на обема работа от предходните години разходите на ЛС да се увеличат незначително за сметка на допълните приходи, които дружеството ще придобие.

Горният анализ показва, че дори хипотетично да се приеме, че ответното дружество има господстващо положение на дефинирания пазар, процесното поведение не разкрива белезите на нарушение по чл. 21 от ЗЗК.

Въз основа на гореизложеното и на основание чл. 60, ал.1, т.5 от ЗЗК във връзка с чл. 77, ал.1, т.3 от ЗЗК Комисия за защита на конкуренцията

РЕШИ

УСТАНОВЯВА, че не е извършено нарушение по чл. 21 от ЗЗК от страна на „Летище София“ ЕАД, ЕИК 121023551 и че няма основание за предприемане на действия за извършено нарушение по чл. 102 от ДФЕС.

Решението може да бъде обжалвано относно неговата законосъобразност пред Върховния административен съд от страните и от всяко трето лице, което има правен интерес, в 14-дневен срок, който започва да тече от съобщаването му по реда на АПК, а за третите лица – от публикуването му в електронния регистър на Комисията.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

.....

Юлия Ненкова

ЧЛЕНОВЕ:

.....
Анна Янева

.....
Георгица Стоянова

.....
Красимир Витанов

.....
Красимир Зафиров