

**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**КОМИСИЯ ЗА ЗАЩИТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА**

В публикуваната версия на това решение, някои от данните са заличени в съответствие с чл. 55, ал. 1 от ЗЗК, с който не се допуска разгласяването на търговски тайни или други защитени от закон тайни на страните. Защитените данни се отбелязват с (.....)\*

**РЕШЕНИЕ**

**№ 889**

**София, 26.07.2012 г.**

Комисията за защита на конкуренцията в състав:

**ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

Петко Николов

**ЗАМ.-ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

Ангелина Милева

**ЧЛЕНОВЕ:**

Александър Александров

Весела Антонова

Елена Димова

Зорница Иванова

Петя Велчева

при участието на секретар - протоколист Милена Емилова, разгледа в закрито заседание, проведено на 26.07.2012 г., преписка КЗК № – 859/2011 г., докладвана от Зам. – председателя на КЗК г-жа Ангелина Милева.

В Комисия за защита на конкуренцията, на основание чл. 39, ал.1 от ЗЗК, във връзка с чл. 38, ал. 1, т. 1 от ЗЗК, е образувано производство по преписка № КЗК-859/2011 г., за установяване на евентуално извършена злоупотреба с господстващо положение по чл. 21 от ЗЗК, респ. по чл. 102 от ДФЕС на пазара на авиационно гориво от страна на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД.

**I. Същност на проучването**

## 1. Основание за образуване на производството

Производството е образувано от Комисията с Решение № 1060/04.08.2011 г, във връзка с постъпило писмо от министъра на икономиката, енергетиката и туризма от 03.08.2011 г., съдържащо информация за евентуално извършена злоупотреба с господстващо положение от страна на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и по отношение на доставките на авиационно гориво за летищата и авиопревозвачите на територията на Република България.

В гореспоменатото писмо се посочва, че в Административен съд София – град /АССГ/ са образувани дело № 6812 по описа за 2011 г. и дело № 6813 по описа за 2011 г., и двете по жалби на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД съответно срещу:

1. Решение № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници”, с което е отнет лиценз № 99 от 27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки (.....)\* и е прекратено действието на лиценз № 99 на лицензиария складодържател „Лукойл Нефтохим Бургас” АД за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки.

2. Решение № 527/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници”, с което е отнет лиценз № 100 от 27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки с идентификационен номер (.....)\* и е прекратено действието на лиценз № 100 на лицензиария складодържател „Лукойл Нефтохим Бургас” АД за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки.

АССГ с Определение № 4343/01.08.2011 г. и Определение № 4344/01.08.2011 г. спира допуснатото по силата на закона предварително изпълнение на горепосочените решения на директора на Агенция „Митници” за отнемане на лицензи № 99 и № 100 на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД.

За да постанови горепосочените съдебни актове, съдът е изложил мотиви за наличието на предпоставки за спирането на предварителното изпълнение на обжалваните решения с оглед обстоятелството, че предварителното изпълнение би могло да причини значителна или труднопоправима вреда на жалбоподателя. По делата са представени доказателства в тази насока.

Сред представените пред съда доказателства е описано и писмо от „Българскиан Авиейшън Груп” ЕАД, за което е посочено, че съгласно писмото не съществуват алтернативни източници за доставката на авиационни горива.

Настоящото производство е образувано във връзка с постъпилото от министъра на икономиката, енергетиката и туризма искане, като с оглед на изложените в настоящото решение факти и обстоятелства, КЗК ще анализира евентуалното наличие на господстващо положение от страна на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, както и възможността да е извършена злоупотреба с това положение, изразяваща се в необоснован отказ да се достави авиационно гориво за летищата и авиопревозвачите на територията на Република България, като по този начин се възпрепятства осъществяването от тях стопанска дейност.

## 2. Идентификация на страните

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД, ЕИК: 812114069, със седалище и адрес на управление: област Бургас, община Бургас, гр. Бургас 8104, е част от икономическата група „Лукойл”, с предмет на дейност: преработка на нефт, производство на нефтопродукти, нефтохимически продукти, полимери и синтетични влакна и съответната търговска дейност, отдаване под наем на движимо и недвижимо имущество.

Дружеството е с капитал 30 545 743 лв., разпределен в 30 545 743 броя поименни акции с номинална стойност от 1 лв. Акциите на дружеството са разпределени в два класа. Клас А – една акция, собственост на РБ, наречена „Държавна акция с особени права и клас

Б – 30 545 742 броя обикновени поименни безналични акции, които са собственост на „Лукойл Юръп Холдингс БВ”, Холандия. Всички акции, формиращи капитала дават право на един глас на техния притежател в Общото събрание на акционерите.

Дружеството се управлява и представлява от [Сергей Михайлович](#) Андронов.

Икономическата група, към която принадлежи „Лукойл Нефтохим Бургас” АД е представена в схемата по – долу:

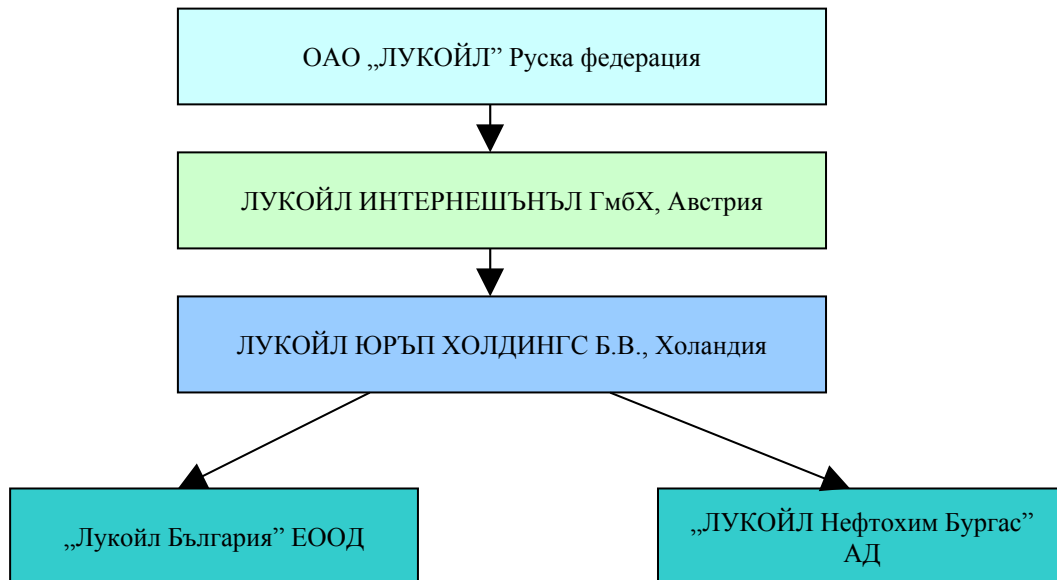


Схема №1

„ОАО Лукойл” е руска компания, която оперира на вертикално свързаните пазари на добив на нефт – рафиниране на нефт и дистрибуция на едро и дребно на нефтопродукти.<sup>1</sup> Компанията притежава мажоритарен дял от две рафинерии на територията на ЕС (България и Румъния) и миноритарен дял в други две държави (Италия и Холандия). Дейността на дружествата, собственост на Лукойл ОАО, извършващи дейност в държави извън Руската федерация и в частност на пазарите в ЕС е Лукойл – Юръп Холдингс Б.В., Холандия. „Лукойл България” ЕООД и „Лукойл Нефтохим Бургас” АД са двете дружества, които са изцяло притежавани от Лукойл – Юръп Холдингс Б.В. на територията на Република България.

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД е собственик на рафинерията в град Бургас и основно се занимава с рафиниране на нефт и продажбата на получените след рафинирането нефтопродукти. Рафинерията<sup>2</sup> (.....)\*.

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД притежава Лиценз № 99/27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки и Лиценз № 100/27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за складиране на акцизни стоки, издадени от Агенция Митници на основание чл. 50, ал. 1 от Закона за акцизите и данъчните складове.

„Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД (ЛЕБ), ЕИК: 175015362, със седалище и адрес на управление: област София (столица), община Столична, гр. София 1303, район Възраждане, бул. „Тодор Александров” № 42, е с предмет на дейност: организация, осигуряване и зареждане с гориво-смазочни материали и специални течности на въздухоплавателни средства, авиационна и сухопътна техника, автотранспорт и др. подвижни транспортни средства, организация, осигуряване и експлоатация, техническо

<sup>1</sup> Решение на КЗК № 1059/2011 г.

<sup>2</sup> Информацията е определена като търговска тайна от ЛНБ.

обслужване и ремонт на средствата за приемане, почистване, изливане, изпомпване, съхранение, за качествен контрол, предоставяне за зареждане с гориво-смазочни материали, търговска дейност с различни видове гориво-смазочни материали и технологично оборудване, строителство и експлоатация на материално-техническата база за осигуряване зареждане с гориво-смазочни материали и тяхното съхранение..., както и всяка друга дейност, незабранена от закона.

Дружеството е с капитал 500 000 (петстотин хиляди) лв.

Едноличен собственик на капитала е Лукойл Ейвиейшън Б.В. - Холандия.

Дружеството се представлява от управителя Владимир Александрович Браун.

#### Схема на икономическата група, към която принадлежи „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД

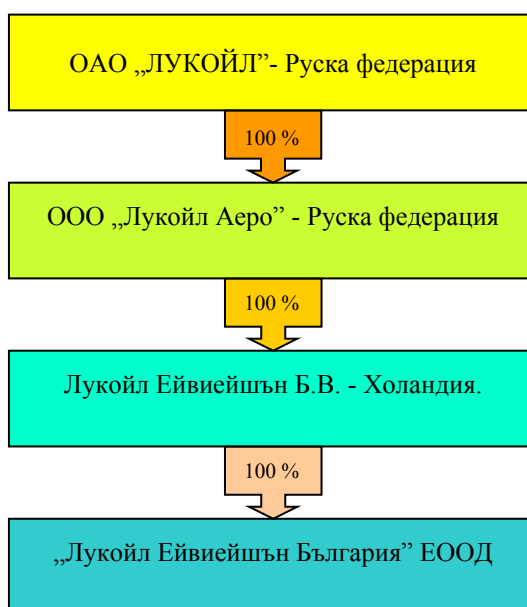


Схема № 2

„Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД притежава Лиценз № 37-7/09.02.2010 г., издаден на основание чл. 48д, ал. 2, т. 7 от Закона за гражданското въздухоплаване, който удостоверява, че дружеството отговаря на условията за лицензиране, определени с Наредба № 20 (ДВ. бр. 101/2006 г.) за удостоверяване експлоатационната годност на гражданските 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, и има право да бъде оператор по наземно обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла.

На „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД е издадено и Удостоверение № 18/28.01.2010 г. за експлоатационна годност на свързани с наземното обслужване системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багаж<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Тип на обекта: техника за зареждане на ВС с горива; местонахождение: летище София; дата на заверка: до 09.02.2011 г.

### 3. Становища и информация

С оглед изясняване на обстоятелствата по преписката, бяха изискани становища, информация и документи от ответните страни „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД и „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, както и от Агенция Митници, „Лукойл България“ ЕООД, „Летище София“ ЕАД, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, „Летище Пловдив“ ЕАД, „Летище Горна Оряховица“ ЕАД, „Нафтекс Петрол“ ЕООД, „Сакса“ ООД, български авиокомпани и търговските представителства на следните чуждестранни авиокомпани в България: БРИТИШ ЕЪРУЕЙЗ, АЕРОФЛОТ, KLM, МАЛЕВ, ЕЪР ФРАНС, ЛУФТХАНЗА.

#### 3.1. Информация от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД / „ЛНБ“ АД, ЛНБ/

Съгласно писмо вх. № към КЗК-859 от 07.09.2011 г. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД е част от икономическата група „Лукойл“ (представена в схема 1 по – горе) и собственик на рафинерията в град Бургас.

ЛНБ произвежда една марка гориво за реактивни двигатели: JET A -1. Дружеството продава авиационно гориво на (.....)\*<sup>4</sup>.

Във връзка с изискана информация относно основните конкуренти на дружеството (в т.ч. и вносители) на пазара на производство/внос и реализация на авиационно гориво в страната, „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД посочва, че е единствен производител на авиационно гориво в страната. Дружеството декларира, че произвежда една марка гориво за реактивни двигатели: JET A -1, като детайлно разяснява и какъв е начина на производство на авиационно гориво.

Със същото писмо, ЛНБ пояснява, че продажната цена на горивото за реактивни двигатели JET A -1 се формира на база на котировките на международния ценови бюлетин Platt's European Marketscan по предварително договорен устойчивостителен период и премия. Промяната на цените на авиационното гориво се извършва съгласно подписаните договори, като единственият фактор, който се взема под внимание за промяна на цените е осреднената стойност на съответната котировка, съгласно Platt's European Marketscan, която отразява динамиката на пазара.

„ЛНБ“ АД, което притежава *Лицензи за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки № 99/2006 г. и № 100/2006 г. за управление на данъчен склад за складиране на акцизни стоки*, представи в Комисията справка за данъчните складове, в които се съхранява авиационно гориво.

С писмо вх. № към КЗК-859/20.04.2012 г. представи копия от Решение № 527/22.07.2011 г. и Решение № 528/22.07.2011 г. на Директора на Агенция „Митници“, получени на 26.07.2011 г.

„Лукойл Нефтохим Бургас“ АД посочва, че доставките на авиационно гориво по договор за покупко-продажба на авиационно гориво с „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД са преустановени в периода от 27 до 29 юли 2011 г.<sup>5</sup>.

Дружеството твърди, че причината за преустановяване на доставките е във фактическото възпрепятстване на движението на акцизни стоки от и към склада на дружеството. Във връзка с решения № 527/22.07.2011 и № 528/22.07.2011 г. за прекратяване действието на лицензите, Директорът на Агенция „Митници“ (АМ) разпорежда провеждането на проверка и установяване на количествата акцизни продукти, за които след отнемане на лиценза се дължи акциз. Проверката се провежда в периода от 27.07 до 31.07.2011 г., съгласно Заповед ЗАМ-408/26.07.2011 на Директора на АМ. С цел недопускане движение на акцизни стоки, при проверката митническите служители

<sup>4</sup> Представени са съответните договори и анексите към тях.

<sup>5</sup> Към писмото е приложена справка за експедираните количества за клиент „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД за периода от 23.07 до 18.08.2011 г.

запечатват и пломбират устройствата, намиращи се на територията на двата склада и установяват 24-часов постоянен контрол на територията на дружеството, който пречатства постъпването или напускането на акцизни продукти от складовете<sup>6</sup>.

На 30.07.2011 г., след получаване на специално разрешение от страна на Началник Митница Бургас, на територията на дружеството са допуснати автоцистерни, които да осъществяват експедиции на JET A-1 с цел удовлетворяване нуждите на гражданската авиация<sup>7</sup>.

След 01.08.2011 г., съдът с определение спира предварителното изпълнение на решенията, нормалната дейност на дружеството е възстановена и доставките се възобновяват.

Във връзка с възникналата ситуация е разменена кореспонденция, която е описана подробно в т. Установени факти на настоящото решение.

### **3.2. Информация от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД**

Съгласно писма вх. № към КЗК-859 от 03.09.2011 г. и от 17.09.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД посочва, че горивото, с което дружеството търгува е акцизна стока, съгласно чл. 32, ал. 1, т. 4 от Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС).

Основните етапи в организацията на доставката на авиационно гориво, са следните:

„Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД закупува авиационно гориво тип JET A-1 от производителя „ЛНБ” АД, като при закупуването плаща ефективно акциз и ДДС<sup>8</sup>. На основание чл. 31, т. 1 от ЗДДС и чл. 24, ал. 1, т. 1 от ЗАДС, ЛЕБ продава горивото на авиокомпаниите без акциз и ДДС и впоследствие си възстановява акциз и ДДС.

Съгласно действащото българско законодателство (чл. 24, ал. 1, т. 1 от ЗАДС, чл. 31, ал. 1 от Закона за ДДС), напълно синхронизирано с Европейското право в Международните конвенции, отнасящи се до гражданското въздухоплаване, стойността на горивото, доставяно за въздухоплавателни средства следва да бъде без акциз и без ДДС. Тази голяма разлика между цената, която ЛЕБ плаща е акциз и ДДС при покупката на горивото и цената, на която го продава - без акциз и без ДДС остава за сметка на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД.

ЛЕБ, чийто основен и единствен предмет на дейност е продажбата на авиационно гориво JET A-1, сключва договори за доставка на горивото със съответните авиокомпаниии. Договорите се сключват след търговски преговори и периодични участия в обявени от авиокомпаниии търгове.

По силата на сключените договори с АК, „ЛЕБ” ЕООД се задължава да извършва доставката на гориво директно във въздухоплавателните средства на съответните международни летища в Р. България.

ЛЕБ има сключени договори с гражданските летища в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица, съгласно които авиационното гориво се транспортира и складира в част от резервоарните вместимости на летищата. Летищата предоставят услуги по приемане, съхранение (влог), зареждане на горивото и лабораторен анализ. Горивото, което остава собственост на ЛЕБ до момента на зареждането му „в крилото” на самолета, се съхранява в ГСМ резервоари на територията на съответното летище.

<sup>6</sup> Приложени са копия на Протокол № 53/31/31.07.2011 г. и Протокол № 52/31/31.07.2011 г. (на стр. 5 от същия е отразено преустановяването на движението на стоки от и към данъчния склад);

<sup>7</sup> Приложени са копия на Разпореждане за ползване № Р-13-2/30.07.2011; писмо изх. № 100-01-5551-30.07.2011 г.

<sup>8</sup> Авиационното гориво, с което ЛЕБ търгува не се складира в данъчни складове, а в обикновени складове (складовите стопанства на летищата).

Техническото зареждане на гориво „в крилото“ на самолета се извършва от лицензирани оператори за наземно обслужване на дейността „Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла“. С оглед сигурността и безопасността на полетите самата дейност по доставката на авиационно гориво до въздухоплавателните средства е лицензионна. Лицензирани наземни оператори са всички граждански летища, като за летище София, което е единственото българско летище, което изпълнява критериите за допускане на повече от един оператор съгласно ЗГВ, лицензирани оператори са: „Летище София“ ЕАД, „Суиспорт България“ АД и „ЛЕБ“ ЕООД.

Дружеството посочва, че търговията с авиационно гориво е специфична дейност с наложени много високи стандарти, както по отношение на качеството (вкл. технологичния процес на производство, транспортиране, съхранение), така и по отношение на технологичния процес на зареждане на въздухоплавателни средства. С оглед сигурността и безопасността на полетите самата дейност по доставката на авиационно гориво до въздухоплавателните средства е лицензионна. В този смисъл, ЛЕБ посочва, че наложените административни правила не са ограничителни, а необходими с цел осигуряване на сигурността във въздухоплаването, като последните са синхронизирани с утвърдените международни стандарти.

Дружеството счита за свои конкуренти всички летищни оператори, операторите по наземно обслужване, както и всички търговци на горива.

Съгласно договорите на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД със съответните летища (за приемане, съхранение, зареждане с гориво), на ЛЕБ са предоставени само части от общия капацитет на складовите бази за съхранение на гориво, собственост на съответното летище. В договорите е вписана клауза за равнопоставеност с всеки конкурентен снабдител.

В този смисъл, „ЛЕБ“ ЕООД счита, че всяко дружество, което има необходимия ресурс, специалисти и клиенти може да поиска договор със съответното летище и да бъде пряк конкурент на ЛЕБ. Дружеството изразява становище, че самите летища също биха могли да осъществяват тази дейност, тъй като те разполагат със складова база, квалифициран персонал и специфично оборудване за съхранение и контрол на качеството на горивото.

Всички летищни оператори, с изключение на „Летище София“ АД, поради въведените законови ограничения за наличието на оператори по наземно обслужване, са в положението на монополисти на пазара на наземно обслужване на съответното летище. Относно летище София, ЛЕБ посочва, че дори след допускането на други оператори по наземно обслужване на летището, извършването на дейността по наземно обслужване с ГСМ обхваща само цикъла на директното зареждане на гориво в „крилото“ на самолета. Дейността по съхранение на горивото, неговото транспортиране от разтоварището до резервоарите и лабораторният анализ се предоставят единствено от летищния оператор срещу възнаграждение.

След предприетите от страна на АМ действия за отнемане лиценза на „ЛНБ“ АД през 2011 г., ЛЕБ предприема редица мерки, сред които следните<sup>9</sup>:

- ЛЕБ, вземайки предвид политиката на ЕС по отношение на движението на акцизни стоки<sup>10</sup>, каквато е и авиационното гориво, отправя искане до „Летище София“ ЕАД и до „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД да регистрират свои данъчни складове на

<sup>9</sup> Съгласно представени писма на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД (изх. № 260 и № 261 от 03.08.2011 г.) до „Летище София“ ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, както и писмо с вх. № към КЗК 859/03.09.2011г.

<sup>10</sup> Политиката на ЕС по отношение на движението на акцизни стоки е движението да се извършва главно между данъчни складове, регистрирани в съответните държави членки /с оглед осъществяването на ефективен митнически контрол в реално време/.

летище София, респ. летище Бургас и Варна. „ЛЕБ” ЕООД посочва, че най - целесъобразно е акцизният склад да се намира на територията на летище, тъй като по този начин се гарантира в най-висока степен качеството на съхраняваното гориво, контролът на неговото движение и при възникване на форсмажорна ситуация времето за реакция;

- ЛЕБ отправя предложение до „Летище София” ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД за обсъждане на възможността за закупуване на определен брой резервоари от сега наличните на двете летища или дългосрочно наемане на вместимости от резервоарния парк, в съответствие с определените вместимости по действащите договори, тъй като по този начин „ЛЕБ” ЕООД ще може да регистрира акцизен склад.

ЛЕБ посочва, че съществуват законови възможности за движение на акцизни стоки и не между данъчни складове, но процедурата е значително утежнена и е обвързана с определени срокове и получаване на разрешения от митническите власти.

Паралелно с горепосочените действия, ЛЕБ започва и търсене на алтернативни доставчици, като посочва, че ЛНБ е единствената рафинерия в Р. България, която произвежда авиационно гориво, и в тази връзка алтернативни доставчици могат да бъдат само рафинерии, разположени извън територията на страната.

### **3.3. Информация от Агенция „Митници”**

С писмо вх. № към КЗК-859/19.09.2011 г. Агенция Митници посочва, че към 16.09.2011 г. на територията на страната има 12 лицензирани данъчни склада за производство и/или складиране на гориво за въздухоплавателни средства. Тези складове са собственост на няколко дружества, сред които (.....)<sup>11</sup>.

Агенцията предоставя също така информация относно количествата горива за въздухоплавателни средства в периода 01.01.2008 г. – 31.07.2011 г., регистрирани в митническата информационна система за управление на акцизите /СУА 2.1/ и Българската интегрирана митническа информационна система /БИМИС/ и дружествата, осъществяващи дейности с такива продукти.

В писмото се посочва, че от края на 2009 г. до момента в Закона за акцизите и данъчните складове (ЗАДС) са направени редица изменения, които са продиктувани от различни по своя характер причини и имат за цел регламентиране на специфични аспекти от обществените отношения при осъществяване на дейности с акцизни стоки. По този начин в зависимост от причините, които ги пораждат и целите, които преследват, промените попадат в три основни групи:

1) Промени, продиктувани от необходимостта за хармонизиране на националното с общностното законодателство в областта на акцизите;

2) Промени, продиктувани от усилията на администрацията за борба със сивата икономика и оптимизирането на националното законодателство в частта, регламентираща контрола и надзора на лицата, извършващи дейности с акцизни стоки;

3) Промени, свързани с мерките в подкрепа на бизнеса и подобряване на условията за осъществяване на дейностите с акцизни стоки, за които акцизът не е бил заплатен;

С оглед предоставените данни, направените промени в ЗАДС след края на 2009г. по никакъв начин не са повлияли в посока намаляване на количествата горива за въздухоплавателни средства, въведени на и изведени от територията на страната.

Предвид обществените отношения, които ЗАДС урежда, споменатите промени в него са засегнали в значителна степен дейностите, свързани с производството, движението, складирането и освобождаването за потребление на акцизни стоки, за които акцизът не е бил заплатен. Наложени са ясни правила за измерване на всички акцизни стоки, поставени под режим отложено плащане на акциз, правила за тяхното движение на територията на страната и в Общността, и правила за представянето им в обектите за получаване, в случай

<sup>11</sup> Търговска тайна.



на необходимост от контрол, осъществяван от митническата администрация. Целенасочените и последователни усилия за съблюдаване на тези правила са дали конкретни резултати, както по отношение на количествата горива, освободени за потребление, така и в посока превенция и контрол на дейностите с акцизни стоки. От Агенция „Митници“ посочват като пример, че през 2010 г. при официални данни за ръст на икономиката с 0,2% спрямо 2009 г., количеството на дизелово гориво, освободено за потребление на територията на страната е с 1,7% по-голямо от това през 2009 г. Едновременно с това, като резултат от прецизирането на административнонаказателните разпоредби в ЗАДС, през 2010 г. значително са се увеличили случаите на констатирани нарушения, свързани с вътреобщностни доставки на горива – от 29 през 2009 г. до 41 през 2010 г. Тук се изтъква, че приетите законодателни мерки и завишения контрол в никаква степен не са повлияли ограничаващо на доставките за страната на горива за въздухоплавателни средства под режим отложено плащане на акциз от други държави членки.

С писмо вх. № към КЗК-859/07.11.2011 г. Агенция „Митници“ предоставя информация за авиационно гориво. Видно от представените данни за разглеждания период, се установява, че (.....)\*<sup>12</sup>.

Агенция „Митници“ посочва, че не разполага с информация относно подписани споразумения между Р. България и други държави членки, които регламентират облекчени условия за движението и съхранението на акцизни стоки, включително авиационно гориво, в съответствие с предвидената възможност в Директива 2008/118/ЕО на Съвета.

Агенция „Митници“ уточнява още, че след направена справка в регистрите ѝ, не са открити данни за нарушения, които да касаят нерегламентиран внос/ВОП на авиационно гориво на територията на Република България.

### **3.4. Информация от „Сакса“ ООД (Сакса)**

„Сакса“ ООД има сключени търговски договори за покупко-продажба на горива (в това число и продукта авиационен керосин Джет А1) с „ОМВ България“ ООД и „Еко България“ ЕАД. Ценообразуването в тези договори е на база котировките на Platt's European Marketscan. Аналогично се подхожда и към клиентите, на които се продава Джет А1. Ценообразуването по договорите с Министерство на отбраната и „Мария 971“ ООД, което съставлява над 95% от оборота на дружеството е на база котировките на Platt's. Компонентите, които влияят на ценообразуването към клиентите са: покупната цена; първичен транспорт; складова обработка; вторичен транспорт и търговска надценка.

„Сакса“ ООД декларира, че до момента не е имало затруднения при снабдяване с авиационно гориво.

Дружеството разполага с (.....)\*,<sup>13</sup> като дружеството не е наемало или ползвало данъчни складове за Джет А1 на други търговски дружества.

В писмо Вх. № към КЗК -859/26.10.2011 г. „Сакса“ ООД предоставя фактури към клиенти, копия на търговски договори за покупка на Джет А1, копия на търговски договори с „ОМВ България“ ООД и „Еко България“ ЕАД, справка за оборотите от продажби на Джет А1 за периода 2008 г. – 09.2011 г.

### **3.5. Информация от „Нафтекс Петрол“ ЕООД (Нафтекс Петрол)**

„Нафтекс Петрол“ ЕООД посочва, че след 04.2009 г. дружеството е преустановило дейността си като снабдител на гориво JET -A1 на българските летища, т.е. в рамките на

---

<sup>12</sup> Търговска тайна.

<sup>13</sup> Търговска тайна.

процесния период дружеството не осъществява доставки на авиационно гориво на летищата на територията на страната.

„Нафтекс Петрол” ЕООД разполага с (.....)\*<sup>14</sup>.

### **3.6. Информация от „Авио ойл” ЕООД (Авио ойл)**

С факс към КЗК-859/24.10.2011 г. „Авио ойл“ ЕООД информира, че не е изпитвало затруднения при закупуването на авиационно гориво.

Авио ойл не разполага с данъчен склад.

### **3.7. Информация от „Иноксис 01” ООД (Иноксис 01)**

С писмо вх. № към КЗК - 859/21.10.2011 г. Иноксис 01 уведомява, че дружеството няма сключени конкретни рамкови договори с основни дистрибутори на светли горива като „Лукойл България” ЕООД, „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД или други дистрибутори.

Дружеството не разполага с данъчен склад за приемане, съхранение и продажба на авиационно гориво.

### **3.8. Информация от „Лукойл България” ЕООД /„ЛБ” ЕООД/**

„Лукойл България” АД е част от икономическата група „Лукойл”. Лукойл Юръп Холдингс Б.В., Холандия е едноличен собственик на капитала на „Лукойл България” ЕООД. Предметът на дейност на дружеството е продажба и разпространение на петролни продукти, изграждане и управление на мощности за производство, преработка и реализация на петролни продукти, транспортна и спедиторска дейност, търговия.

Съгласно писмо с вх. № към КЗК – 859/26.09.2011 г. на ЛБ авиационните горива с които дружеството търгува са: бензин А98Н, авиационно гориво /JET -А1/ и реактивно гориво. Бензин А98Н се използва в селскостопанската авиация, за зареждане на самолети с двигатели с вътрешно горене.

„ЛБ” ЕООД купува JET-A1 от „Лукойл Нефтохим Бургас” АД по Договора между двете дружества за покупко-продажба на нефтопродукти. (.....)\*<sup>15</sup>.

Дружеството няма сключени договори, респ. не продава JET –А1 на авиокомпаниите, летища и летищни оператори. (.....)\*<sup>16</sup>. През периода 2008 г. - 09.2011 г. дружеството има продажби на JET –А1 при условията на ЗОП: на Министерство на отбраната и на ДА „Държавен резерв и военновременни запаси”, както и продажби на промишлени потребители, реализирани съответно чрез дистрибутори или на крайни потребители. (.....)\*<sup>17</sup>.

За свои конкуренти „ЛБ” ЕООД сочи всички дружества, които се занимават с търговия на горива в страната, в потребителския сегмент на ЛБ.

По преценка на „Лукойл България” ЕООД, дружеството продава незначителни обеми на пазара на авиационно гориво, и делът му в тези продажби на пазара на авиационно гориво за 2010 г. е (.....)\*%,<sup>18</sup> а до м. Август 2011 г. - (.....)\*%<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> Търговска тайна . (.....)\*

<sup>15</sup> Търговска тайна.

<sup>16</sup> Търговска тайна.

<sup>17</sup> Търговска тайна.

<sup>18</sup> Търговска тайна.

<sup>19</sup> Търговска тайна.

## II. Установени факти

**1. Етапи в организацията на доставката на авиационно гориво: от производството до реализацията**

### 1.1. Производство

Единствен производител на авиационно гориво в страната е „Лукойл Нефтохим Бургас” АД. ЛНБ произвежда една марка гориво за реактивни двигатели **JET A -1**.

### 1.2. Реализация на произведеното от ЛНБ авиационно гориво

Дружествата, на които „ЛНБ” АД продава авиационно гориво са: (.....)\*<sup>20</sup>.

„Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД

**а/ ЛЕБ, чийто единствен предмет на дейност е продажбата на авиационно гориво JET A-1** (предназначено за зареждане на въздухоплавателни средства), от своя страна сключва **договори за доставка** на горивото със съответните **авиокомпани** /АК/. Договорите се сключват след търговски преговори и периодични участия в обявени от авиокомпани търгове.

По силата на тези договори с АК, „ЛЕБ” ЕООД се задължава да извършва доставката на гориво директно във ВС („в крило”) на съответните международни летища в Р. България (София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица).

**б/ ЛЕБ има сключени договори с гражданските летища** в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица, съгласно които авиационното гориво се транспортира и складира в част от резервоарните вместимости на летищата. Летищата, които са собственици на резервоари/складова база за съхранение на „ГСМ”, предоставят услуги по **приемане, съхранение (влог), зареждане на горивото и лабораторен анализ**. Горивото, което остава собственост на ЛЕБ до момента на зареждането му „в крилото” на самолета<sup>21</sup>, се съхранява в ГСМ резервоари на територията на съответното летище.

По силата на сключените договори между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и летищните оператори<sup>22</sup>, „доставка” на авиационно гориво е процес<sup>23</sup>, (.....)\*<sup>24</sup>.

„Съхранение на авиационно гориво в складовете на ГСМ” е процес<sup>25</sup>, (.....)\*<sup>26</sup>.

„Зареждане на ВС” е процес<sup>27</sup>, (.....)\*<sup>28</sup>.

Фактическата доставка на горивото на борда и съответното обслужване се извършва от квалифициран персонал на упълномощените партньори на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, а именно: „Летище София“ ЕАД, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД – за Летище Варна и Летище Бургас, „Летище Пловдив“ ЕАД и „Летище Горна Оряховица“ ЕАД. Обезпечаването на фактическата доставка на горивото е гарантирано по силата на договорите между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и упълномощените партньори.

<sup>20</sup> Търговска тайна.

<sup>21</sup> ЛЕБ не продава авиационно гориво на летищните оператори на летищата в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица.

<sup>22</sup> Видно от § 3, т.16 от ДР на ЗГВ „летищен оператор” е еднолично търговско дружество с държавно имущество или търговец, получил концесия при условията и по реда на Закона за концесиите, както и търговец, който ползва гражданските летища по чл. 43, ал. 2, т. 2 и 3 от закона, както и търговец, който ползва гражданско летище за обществено ползване, което не е публична държавна собственост.

<sup>23</sup> Търговска тайна

<sup>24</sup> Търговска тайна.

<sup>25</sup> Търговска тайна

<sup>26</sup> Търговска тайна.

<sup>27</sup> Търговска тайна

<sup>28</sup> Търговска тайна.

Гражданските летища имат изключителните права да притежават, използват и обслужват летищните съоръжения, предназначени за зареждане на самолетите с авиационно гориво и по занятие ръководят услугите по съхраняването и зареждането на авиационното гориво на ВС на авиокомпаниите, които желаят да заредят на територията на съответното летище или които предварително са договорили със снабдител на авиационно гориво последното да бъде доставяно – зареждано на техните самолети на територията на летището.

(.....)\*<sup>29</sup>.

За периода 2008 г. – 09. 2011 г. оператори по наземно обслужване, притежаващи лиценз за обслужване с горива и масла и упълномощени да извършват дейност на летище София по обслужване на ВС с гориво и смазочни материали са, както следва:

- до м. декември 2010 г. „Летище София” ЕАД е единственият от лицензираните оператори, които осъществяват наземна дейност „обслужване на ВС с ГСМ” на територията на летище София<sup>30</sup>;

- от м. декември 2010 г. лицензирани оператори, които осъществяват наземна дейност „обслужване на ВС с ГСМ” на територията на летище София са „Летище София” ЕАД<sup>31</sup> и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД<sup>32</sup>.

Лиценз за обслужване на ВС с ГСМ притежава и „Суиспорт България” АД /от м. януари 2010 г./, но към м. 09.2011 г. дружеството не предприема действия по започване на работа съгласно лиценза.

Лицензии за самообслужване с горива и масла притежават и авиокомпаниите като напр. „България Ер” АД.

За периода 2008 г. - края на м. ноември 2010 г. на територията на летище София дружеството „Летище София” ЕАД, като единствен оператор фактически извършващ наземна дейност „обслужване на ВС с ГСМ”, е обслужвало следните доставчици на горива по силата на сключени агентски договори за услуги по съхраняване и доставяне на авиационни продукти, в т.ч. зареждане на ВС с ГСМ:

- С „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД - до края на ноември 2010г.;
- С „Нафтекс Петрол” ЕООД – за периода януари 2008 г. – юни 2009 г.;
- С „Ер Би Пи Лимитед Великобритания – до м. март 2008 г.

Горепосочените доставчици са имали сключени договори с авиокомпаниите за доставка на гориво за ВС за съответния период.

„Летище София” ЕАД, в качеството си на оператор по „Обслужване на ВС с ГСМ”, също така продава незначителни количества собствено (закупено)<sup>33</sup> авиационно гориво, но дружеството няма сключени договори за доставка на авиационно гориво с авиокомпаниите, опериращи на летище София, и продава горивото на авиокомпаниите „ad hoc” /които нямат сключени договори с горепосочените доставчици на горива/<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> Търговска тайна.

<sup>30</sup> На 24.10.2006 г. „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД внася в Министерство на транспорта ГД „ГВА” заявление за получаване на лиценз за оператор на летищната дейност „Зареждане с горива и масла” за Летище София. Лицензът е получен на 09.02.2010 г.

<sup>31</sup> До 31.08.2011 г. „Летище София” ЕАД осъществява дейността по зареждане на ВС с горива и масла (.....)\*.

<sup>32</sup> „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД от 17.12.2010 г. до 31.08.2011 г. зарежда с гориво ВС (.....)\*.

<sup>33</sup> Търговска тайна. (.....)\*.

<sup>34</sup> „... Българските авиопревозвачи, имащи лиценз на въздушен превозвач, осъществяват търговски въздушен превоз на: пътници, товари и/или поща, полети за спешна медицинска помощ. Полетите за превоз на пътници се изпълняват по редовни и чартърни линии, както и бизнес полети. Редовните полети се осъществяват по предварително определени дестинации в страната и чужбина.... Чартърните пътнически превози се изпълняват по предварително договорени с туристически компании програми за превоз на туристи чрез сезонни и целогодишни чартърни вериги и единични (ad-hoc) чартърни полети. Те се предоставят от същите компании, които предлагат и редовни полети или в определени случаи от специализирани компании за изпълнение на такива полети, опериращи със същите по големина самолети и предлагащи същото качество на

В периода 2008 г. - 09.2011 единствено „Летище Пловдив” ЕАД е осъществявало наземно обслужване на въздухоплавателни средства с ГСМ на територията на Летище Пловдив. Дружеството не продава собствени ГСМ.

„Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД заявява, че до 2009 г. включително, на територията на летища Варна и Бургас е оперирал и друг доставчик на авиационно гориво, освен „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, а именно „Нафтекс Петрол” ЕООД. В тази връзка, след прекратяването на договорните отношения с последното, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД е отправило писмени покани към други потенциални доставчици на авиационно гориво на летищата, но без успех, което според дружеството се дължи на липсата на сключени договори с авиопревозвачи.

До м. 09.2011 г. на летищата Варна и Бургас дейностите по обслужване на ВС с гориво-смазочни материали са извършвани единствено от „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД. Дружеството не извършва продажби на собствени ГСМ.

Обслужването на ВС с гориво и смазочни материали на територията на летище Горна Оряховица за разглеждания период се извършва единствено от служители на „Летище Горна Оряховица” ЕАД в ролята му на оператор по наземно обслужване. Дружеството не разполага и съответно не извършва продажба на собствени ГСМ. Същото е страна по договор за влог и в този смисъл се явява само влогодържател на авиационно гориво.

**в/ Съгласно Закона за гражданското въздухоплаване /ЗГВ/, дейността по директното зареждане на въздухоплавателни средства извършвана на летищата, е лицензионна. Техническото зареждане на гориво „в крилото” на самолета се извършва от лицензирани оператори за наземно обслужване или самообслужване (на въздушните превозвачи) на дейността „Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла”.**

**- лиценз за обслужване на въздухоплавателните средства /ВС/ с гориво-смазочни материали /ГСМ/ за периода 2010 г. – 30.09.2011 г.**

Съгласно § 3, т. 18 от ДП на ЗГВ, **наземното обслужване** обхваща дейностите, извършвани в охраняемите граници на летище, свързани с предполетно или следполетно обслужване на въздухоплавателното средство.

Съгласно чл. 48 д от Закона за гражданското въздухоплаване /ЗГВ/<sup>35</sup> дейностите по наземно обслужване на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по [Търговския закон](#) или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден Лиценз за оператор по наземно обслужване.

За да бъде даден **лиценз за оператор по наземно обслужване** е необходимо да са изпълнени следните изисквания<sup>36</sup>: персоналът на кандидата има квалификация, професионален опит и стаж, необходими за извършването на дейността; представил е доказателства за финансова стабилност; 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 представя документи, които удостоверяват правото на собственост,

обслужване на пътниците.“ (Решение на КЗК № 211/05.03.2009 г.)

<sup>35</sup> Обн. ДВ. бр. 94 от 1 Декември 1972 г., посл. изм. ДВ. бр. 99 от 16 Декември 2011 г.

<sup>36</sup> Изискванията към кандидатите, процедурата и сроковете за издаване на Лиценз са подробно разписани в Наредба № 20 от 24.11.2006 г. 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, обн., ДВ, [бр. 101](#) от 15.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 49 от 19.06.2007 г.

наемането или правото да ползва по друг начин съответните техника и/или технологии; има утвърдено от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ ръководство за извършване на дейността на съответното летище; 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.

Наземните услуги могат да бъдат предлагани на авиокомпаниите от летищния оператор, от друга авиокомпания или от независимо специализирано в областта дружество. На въздушните превозвачи също може да им бъде издаван и лиценз за наземно самообслужване.

Видовете наземни услуги, за всяка от които се издава отделен лиценз, са дефинирани в чл. 48 д, ал. 3 от ЗГВ, както следва: наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; **обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла**; техническо обслужване на въздухоплавателни средства; полетни операции и администриране на екипажите; наземен транспорт; обслужване на бордния бюджет.

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.

Съгласно т. 7 на Приложение 1 към чл. 3, ал. 3 на Наредба № 20/ 24.11.2006 г., **обслужването с горива и масла** е 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, както и дозареждане с масла и други течности<sup>37</sup>.

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<sup>38</sup>.

В този смисъл, извършваните наземни дейности от компаниите с лиценз за самообслужване **са единствено с оглед задоволяване на собствените потребности**<sup>39</sup>.

Всяко лице, на което е издаден лиценз по чл. 48д, ал. 3, има право на достъп до пазара по наземно обслужване на дадено летище за обществено ползване и респективно право да извършва на него съответната дейност по наземно обслужване, за която е лицензиран.

Оператори по наземно обслужване, притежаващи лиценз за обслужване на ВС с горива и масла са всички граждански летища на територията на Р.България, а именно: „Летище София“ ЕАД, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД<sup>40</sup>, „Летище Пловдив“ ЕАД и Летище Горна Оряховица“ ЕАД, като за летище София, което е

<sup>37</sup> Дейността по зареждане с авиационно гориво Джет А1 е част от обслужването на ВС с горива и масла.

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> Решение на КЗК № 492 от 04.05.2010 г.

<sup>40</sup> За летище Варна и Летище Бургас.

единственото българско летище, което изпълнява критериите за допускане на повече от един оператор съгласно ЗГВ<sup>41</sup>, лицензирани оператори са също така: „Суиспорт България” АД /от януари 2010 г./ и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД /от февруари 2010 г./.

В рамките на периода 2008 г. – 30.09.2011 г., „Лукойл България” ЕООД няма сключени договори, респ. не продава JET –A1 на авиокомпаниите, летища, летищни оператори по наземно обслужване.

## 2. Договорни отношения

**2.1.** Между „Лукойл Нефтохим Бургас” АД /продавач/ и „ЛЕБ” ЕООД /купувач/ на 20.02.2006 г. е сключен **Рамков договор** (.....)<sup>\*42</sup>.

С Анекси № 1, № 2 и № 5 от 2006 г.; Анекс № 13/2008 г.; Анекс № 16/2009 г.; Анекси № 23 и № 26 от 2010 г. към разглеждания договор, (.....)<sup>\*43</sup>.

Съгласно последния представен в КЗК анекс за изменение на договора (Анекс № 28 от 31.07.2011 г. към договор от 20.02.2006 г.), на основание чл. 27, ал. 2 от Закона за задължителните запаси от нефт и нефтопродукти, както и на основание Разпореждане за ползване № Р-13-2/30.07.2011 г. на Председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (.....)<sup>\*44</sup>.

От представения договор и анексите към него, сключени в периода 2010 г. – 09.2011 г., е видно, че „Лукойл Нефтохим Бургас” АД използва международна практика по отношение на ценообразуването, а именно „платформата PLATT’S MEAN FOB MED (Italy) за JET av. Fuel /Platt’s/<sup>45</sup>.

(.....)<sup>\*46</sup>.

**2.2.** Между „Лукойл Нефтохим Бургас” АД /продавач/ и „Лукойл България” ЕООД /купувач/ е сключен **Договор** за покупка на нефтопродукти, (.....)<sup>\*47</sup>.

**2.3** ЛЕБ има сключени **договори с гражданските летища** в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица (всички летища са и лицензирани оператори по наземно обслужване). Летищата предоставят услуги по приемане, съхранение (влог), зареждане на горивото и лабораторен **анализ**. Горивото, което остава собственост на ЛЕБ до момента на зареждането му „в крилото” на самолета, се съхранява в ГСМ резервоари на територията на съответното летище.

*а/ Договори на Лукойл Нефтохим Бургас” АД/„Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД с „Летище София” АД;*

- Между „Лукойл Нефтохим Бургас” АД и „Летище София” АД (.....)<sup>\*48</sup>.

На 28.08.2006 г. между „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и „Летище София” ЕАД е сключен **Договор** (.....)<sup>\*49</sup>.

- Между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и „Летище София” ЕАД (.....)<sup>\*50</sup>.

*б/ Договор на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД с „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД.*

<sup>41</sup> С годишен пътничкопоток над 2 млн. пътници или с годишен товарооборот над 50 000 тона.

<sup>42</sup> Търговска тайна.

<sup>43</sup> Търговска тайна

<sup>44</sup> Търговска тайна

<sup>45</sup> Бюлетинът Platt’s European Marketscan се изготвя и публикува от McGraw-Hill Company

<sup>46</sup> Търговска тайна

<sup>47</sup> Търговска тайна

<sup>48</sup> Търговска тайна

<sup>49</sup> Търговска тайна

<sup>50</sup> Търговска тайна.

Между „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД /възложител/ и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД /изпълнител/ на 29.12.2007 г. е сключен Договор, с който възложителят възлага, а изпълнителят приема (.....)<sup>51</sup>.

На 11.03.2010г. между „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД /възложител/ и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД /изпълнител/ е сключен нов Договор, с който възложителят възлага, а изпълнителят приема (.....)\*.

*в/ Договор на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД с „Летище Пловдив“ ЕАД*

Между „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД /възложител/ и „Летище Пловдив“ ЕАД /изпълнител/ на 24.11.2006 г. е сключен договор, с който възложителят възлага, а изпълнителят приема (.....)\* (.....)<sup>52</sup>.

*г/ Договор на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД с „Летище Горна Оряховица“ ЕАД*

Между „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД /възложител/ и „Летище Горна Оряховица“ ЕАД /изпълнител/ на 17.10.2006 г. е сключен договор, с който възложителят възлага, а изпълнителят приема (.....)<sup>53</sup>.

**2.4. „ЛЕБ“ ЕООД декларира че доставките на авиационно гориво за съответните авиокомпани са уредени изцяло на договорна основа.** ЛЕБ доставя авиационно гориво „в крилото“ на самолета на съответните клиенти авиокомпани (А/К), по силата на сключени договори за доставка, като техническото зареждане на гориво се извършва от лицензирани оператори за наземно обслужване на дейността „Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла“. Договорите се сключват след търговски преговори и/или периодични участия в обявени от авиокомпани търгове. Съгласно информация предоставена от ЛЕБ<sup>54</sup>, дружеството има сключени писмени договори с всички български авиокомпани, а отношенията му с чуждестранните А/К са уредени по два начина.

С една част от чуждестранните А/К отношенията са на база подписани формални договори за доставка, а с останалата част от чуждестранните А/К, отношенията са на база разменена „търговска кореспонденция“, с която към „ЛЕБ“ ЕООД се отправя покана за участие в търг за доставка на гориво или за представяне на директна оферта; ЛЕБ подава до авиокомпанията своята оферта, в която са конкретизирани количествата авиационно гориво, цената, мястото на доставка, застраховката и др.; А/К приема офертата за доставка на авиационно гориво. Предвид факта, че оферта се подава само в случай, че условията съгласно поканата са приети, то с приемането на офертата от А/К отношенията между страните се считат уредени, като поканата играе ролята на неформален договор. В случаите в които, отношенията са на база разменена „търговска кореспонденция“, за разрешаване на спорове между страните се прилагат разпоредбите на Кодекса на международното частно право /КМЧП/ и по специално чл. 94, във връзка с чл. 102, ал.1, т.3 „Приложимо право при липса на избор“<sup>55</sup>. В тази връзка, в случай на неизпълнение на договорни задължения от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД приложими ще бъдат нормите на

---

<sup>51</sup> Търговска тайна

<sup>52</sup> Търговска тайна

<sup>53</sup> Търговска тайна.

<sup>54</sup> Писма с вх. № към КЗК-859 от 17.09.2011 г. и № към КЗК-859 от 18.04.2012 г.

<sup>55</sup> Съгласно чл. 94, ал. 1 от КМЧП, когато страните не са избрали приложимото право, прилага се правото на държавата, с която договорът е в най-тясна връзка. Ако една част от договора може да бъде обособена от останалите му клаузи и ако тази част има по-тясна връзка с друга държава, по изключение към нея може да се приложи правото на тази друга държава. (2) Предполага се, че договорът е в най-тясна връзка с държавата, в която страната, която трябва да изпълни характерната престация, е имала своето обичайно местопребиване или главно управление към момента на сключване на договора.



българското материално право, а съдът, компетентен да разгледа исквете, съгласно чл. 4 от КМЧП ще бъде българския съд.<sup>56</sup>

Предмет на договорите са Общите условия за продажба на авиационно гориво, собственост на продавача, предназначено за зареждане на въздухоплавателни средства, изпълняващи вътрешни и международни полети. Основните клаузи в договорите, сключвани от ЛЕБ (продавач) с А/К (купувач) са аналогични, като конкретните параметри за доставките, вкл. количества авиационно гориво, цена, място на доставка, качество, застраховка и др. се договарят на база предложена от ЛЕБ и съответно приета от А/К оферта.

(.....)<sup>57</sup>(.....)<sup>58</sup>(.....)<sup>59</sup>.

(.....)<sup>60</sup>.

### **Факти, свързани с отнемане на лицензите за данъчен склад**

3. С Решение № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници” се отнема лиценз № 99 от 27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки с адрес гр. Бургас 8104, Индустриална зона № 3 с идентификационен номер на данъчен склад (.....)<sup>61</sup> и се прекратява действието на лиценз № 99 от 27.06.2006 г. на лицензиария складодържател „Лукойл Нефтохим Бургас” АД за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки в гр. Бургас 8104, Индустриална зона № 3 с идентификационен номер на лицензиран складодържател (.....)<sup>62</sup> и идентификационен номер на данъчен склад (.....)<sup>63</sup>, поради непривеждане дейността на лицензиария складодържател ЛНБ в съответствие с изискванията на ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г.

С Решение № 527/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници” се отнема лиценз № 100 за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки с идентификационен номер (.....)<sup>64</sup> на адрес гр. Бургас 8104, кв. „Крайморие”, местност Отманли, нефтен терминал „Парк Росенец” и се прекратява действието на лиценз № 100 на лицензиария складодържател „Лукойл Нефтохим Бургас” АД за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки в гр. Бургас 8104, кв. Крайморие, местност Отманли, нефтен терминал „Парк Росенец” с идентификационен номер на лицензиран складодържател (.....)<sup>65</sup> и идентификационен номер на данъчен склад (.....)<sup>66</sup>, поради непривеждане дейността на лицензиария складодържател ЛНБ в съответствие с изискванията на ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г.

4. Във връзка с получените в ЛНБ на 26.07.2011 г. Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“ (АМ), с които са отнети и прекратени лицензите за управление на данъчните складове № 99/2006 г. и №100/2006 г. и връчената на ЛНБ на 27.07.2011 г. Заповед на директора на АМ (ЗАМ-408/26.07.2011 г.) за

<sup>56</sup> Съгласно чл. 4, ал. 1 от КМЧП, международната компетентност на българските съдилища и други органи е налице, когато: 1. ответникът има обичайно местопребиваване, седалище според устройствения си акт или местонахождение на действителното си управление в Република България; 2. ищецът или молителят е български гражданин или е юридическо лице, регистрирано в Република България. Съгласно ал. 2, искове срещу юридическо лице, когато спорът е възникнал от преки отношения с негов клон, могат да се предявят пред българските съдилища, ако клонът е регистриран в Република България.

<sup>57</sup> Търговска тайна

<sup>58</sup> (.....)\*.

<sup>59</sup> (.....)\*.

<sup>60</sup> (.....)\*.

<sup>61</sup> Търговска тайна.

<sup>62</sup> Търговска тайна.

<sup>63</sup> Търговска тайна.

<sup>64</sup> Търговска тайна.

<sup>65</sup> Търговска тайна.

<sup>66</sup> Търговска тайна.

инвентаризация на площадките на ЛНБ и НТ „Росенец“ за установяване на наличните количества енергийни продукти, на 27.07.2011 г., всякакви експедиции на акцизни стоки са преустановени от страна на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД.

**4.1.** В изпълнение на получена Заповед ЗАМ - 408 от 26.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“ (АМ) за извършване на проверка на данъчните складове с цел установяване на наличните енергийни продукти, служители на АМ извършват проверка и инвентаризация на наличните акцизни продукти и в двата акцизни данъчни склада на дружеството. Проверката е извършена в периода от 09.00 часа на 27.07.2011 г. до 12.00 ч. на 31.07.2011 г. По време на проверката, на разходомерните устройства в дружеството са поставени пломби и печати, които възпрепятстват въвеждането или извеждането на акцизни продукти от складовете. На входовете и изходите на производствената площадка се осъществява 24-часов мониторинг от страна на митнически служители. Резултатите от извършената инвентаризация са обективирани в Протокол № 53/31/ 31.07.2011 г. (за основна площадка) и Протокол № 52/31/ 31.07.2011 (за Нефтен терминал „Росенец“). По така съставените протоколи, дружеството е направило бележки и допълнения по установените факти и обстоятелства при извършената проверка. Бележките са предоставени на контролните органи на датата на връчване на протокола - 31.07.2011 г.

**4.2.** На 28.07.2011 г. е изпратено писмо до директора на АМ с изх. № 100-01-5512-28.07.11 г., с което се иска съгласуване за продължаване на движението на суров нефт от НТ „Росенец“ до производствената площадка в течение на 10 дни. Мотивите са, че това е необходимо от съображения за безопасност поради сложността и мащабите на процеса по подготовка на сложното оборудване за престой.

**4.3.** С писмо изх. № ЗАДС/183 от 29.07.2011 г., директорът на АМ дава съгласие количеството суров нефт, което се намира на Нефтен терминал „Росенец“ да бъде поетапно подадено към производствената площадка на дружеството до окончателното спиране на завода.

**5.** Поначало в т. 4.4<sup>67</sup> от Договора за доставка между „ЛНБ“ АД и „ЛЕБ“ ЕООД са регламентирани изрично (.....)<sup>68</sup> е бил потвърден от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД (.....)<sup>69</sup>, но в следствие с писмо изх. № 130-01-5485/27.07.2011 г. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД уведомява „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД за решенията на директора на Агенция „Митници“ за отнемане на лицензиите за управление на данъчни акцизни складове. Със същото писмо „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД е уведомено за преустановяване за неопределено време на експедициите на авиационно гориво.

**5.1.** С писмо № 222/27.07.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД пояснява критичността на ситуацията и настоява пред „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД да получи подробна информация по случая.

**5.2.** С писмо вх. № 88/01.08.2011 г. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД уведомява „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, че не е в състояние да изпълнява задълженията си по Договора за доставка, като определя ситуацията като събитие от извънреден характер по смисъла на чл. 306 от ТЗ и чл. (.....)<sup>70</sup> от договора за (.....)\*, сключен между двете дружества на 20.02.2006 г.

**5.3.** С писмо № 259/03.08.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД настоява „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД да намери разрешение на ситуацията. Както с това писмо, така и с писмо № 222/27.07.2011 г. ЛЕБ уведомява „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, че ситуацията не може да се приеме за непреодолима сила съгласно европейските регламенти и е възможно ЛЕБ да получи иски от всички свои клиенти за претърпени вреди и

---

<sup>67</sup> Търговска тайна.

<sup>68</sup> Търговска тайна.

<sup>69</sup> Търговска тайна.

<sup>70</sup> Търговска тайна.

пропуснати ползи. Тогава, в случай на претърпени вреди и пропуснати ползи за „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД в резултат на неизпълнени превози на пътници, разходи по престой на въздухоплавателни средства и др., произтекли от ситуацията последици, ЛЕБ ще предяви към „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД съответните претенции.

**6.** Към 27.07.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД разполага с ограничени запаси авиационно гориво в гражданските летища, като за Летище (.....)\*, за Летище (.....)\*, за Летище (.....)\*, за Летище (.....)\* и Летище (.....)\*<sup>71</sup>.

Установено е, че поради високото потребление на гориво най-критична е ситуацията на Летище (.....)\*<sup>72</sup> Отчитайки редица специфични особености и на основание на извършения анализ на факторите като технологичното време за доставка на горивото (време за транспорт + разтоварване + отстояване + време за лабораторен анализ), трудностите при осигуряване на допуск до летищата на шофьорите превозващи гориво, отчетената интензивност на полетите през летния сезон и неизползваемите обеми на активните резервоари, е взето оперативно решение за незабавно пренасочване на налични количества гориво от Летище (.....)\* и Летище (.....)\* към Летище (.....)\*<sup>73</sup>. С писмо № 243/28.07.2011г. ЛЕБ уведомява директорите на съответните летища за пренасоченото гориво.

**7.** „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, съгласно приложено копие на кореспонденция, на 28.07.2011 г.<sup>74</sup> уведомява авиокомпаниите за недостиг на гориво на летища София, Варна и Бургас с препоръка за максимално танкиране на други летища<sup>75</sup>.

**8.** Съгласно писмо с вх. № към КЗК-859/18.04.2011 г. на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД експедициите от ЛНБ към гражданските летища са преустановени от 27.07.2011 г. до 29.07.2011 г.

**8.1.** Съгласно писмо с вх. № към КЗК-859/18.04.2011 г. на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД доставките по договора за покупка, сключен с ЛЕБ, са преустановени в периода 27.07. 2011 г.- 29.07.2011 г.

ЛНБ представи справка за експедицията на реактивно гориво за периода 23.07. – 18.08. 2011 г., от която е видно, че (.....)\*<sup>76</sup>.

**9.** С писма № 224, 225 и 226 от 28.07.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД информира директорите на гражданските летища за преустановяване на експедициите от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД.

**10.** На 29.07.2011г. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД подава жалба до Административен съд София - град /АССГ/ срещу Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“ за отнемане на лицензите за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки и за прекратяване на действието на тези лицензи на ЛНБ, в резултат на което са образувани административни дела съответно № 6813/2011 г. и № 6812/2011 по описа на АССГ. В подадените жалби, освен петитум за отмяна на постановените от директора на Агенция Митници решения, се съдържа и особено искане за спиране на предварителното изпълнение на постановените административни актове.

<sup>71</sup> Търговска тайна.

<sup>72</sup> Търговска тайна.

<sup>73</sup> Търговска тайна.

<sup>74</sup> Съгласно приложен към писмото списък, българските авиокомпани са уведомени по факс, а чуждестранните – по електронна поща.

<sup>75</sup> Танкирането на гориво е разпространена практика и е възможно по изрична преценка на екипажа, тогава когато типът самолет, неговото затоварване (пътници+багаж+карго+поща), и други условия и фактори го позволяват. Танкирането се изразява в максимално зареждане в началния (или краен пункт) на полета или количеството гориво, заредено на първото летище, е достатъчно да бъде извършен полет до второто летище и след това обратно до първото летище, без да е необходимо да бъде извършено зареждане с гориво на второто летище. ЛЕБ посочва конкретни примери, съгласно които при проблеми с доставките на авиационно гориво напр. на (.....)\* съответните авиокомпани, за които посочените летища са начален пункт, са зареждали максимални количества авиационно гориво на българско летище (.....)\*.

<sup>76</sup> Търговска тайна.

**11.** С писмо изх. № 245/29.07.2011 г. до директора на Агенция „Митници“<sup>77</sup>, ЛЕБ моли за разпореждане вече произведените и намиращи се на склад в ЛНБ количества авиационно гориво да бъдат освободени за експедиции към гражданските летища в страната. Съгласно същото писмо, за доставката на всяка нова партида авиационно гориво е необходим период от 1 до 3 денонощия. Това технологично време включва време за транспорт, време за разтоварване, време за технологично отстояване и утаяване на горивото и време за лабораторен анализ на авиационното гориво.

**12.** С писмо изх. № 100-01-5551/30.07.2011 г. е поискано разрешение от Началник Митница Бургас за допускане на автоцистерни на територията на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД за обезпечаване на експедиции на гориво ЈЕТ за нуждите на авиопревозвачи, като е предвидено експедициите да се осъществяват в присъствието и под контрола на представители на АМ. Разрешението е получено чрез писмена резолюция и същия ден на територията на дружеството са допуснати автоцистерни, които да осъществят експедиции на ЈЕТ А-1 с цел удовлетворяване нуждите на гражданската авиация.

**13.** На основание чл. 20, т. 1 и т. 5 от Директива на Съвета 2009/119/ЕО от 14 септември 2009 г., чл. 6, ал. 3, т. 7 и чл. 25 а, ал. 2 от Закона за задължителните запаси от нефт и нефтопродукти (ЗЗЗНН) и РМС № 587/29.07.2011 г. е издадено разпореждане за ползване № Р-13-2/30.07.2011 г. на Председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“, съгласно което (.....)<sup>78</sup>,(.....)\*. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД със собствени средства и за своя сметка следва да възстанови количествата от реактивно гориво ЈЕТ А-1<sup>79</sup> (.....)<sup>80</sup>.

**14.** С писмо 249/30.07.2011 г. ЛЕБ (.....)\*.

**14.1.** На 31.07.2011 г. ЛНБ и ЛЕБ подписват Анекс № 28/2011 г. към рамковия договор (.....)\*, с който на основание чл. 27, ал. 2 от Закона за задължителните запаси от нефт и нефтопродукти, както и на основание Разпореждане за ползване № Р-13-2/30.07.2011 г. на Председателя на Държавната Агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“<sup>81</sup>, се урежда (.....)<sup>82</sup> реактивно гориво ЈЕТ А-1.

**14.2.** (.....)<sup>83</sup>.

**15.** С Определение № 4343 от 01.08.2011 г. по адм. дело № 6812 по описа за 2011 г. на АССГ и Определение № 4344 от 01.08.2011 г. по адм. дело № 6813 по описа за 2011 г. на АССГ се спира допуснатото по силата на закона предварително изпълнение на горепосочените решения на директора на Агенция „Митници“ за отнемане на лицензи № 99 и № 100 на ЛНБ.

**15.1.** На 02.08.2011 г. срещу определенията на съда са подадени частни жалби от страна на директора на Агенция „Митници“ до ВАС с искане за отмяна на постановените определения. ВАС с Определения № 11115/10.08.2011 г. и № 11116/10.08.2011 г. оставя в сила горепосочените Определения на АССГ № 4343/01.08.2011 г. и № 4344/10.08.2011 г.

**16.** На 01.08.2011 г., след получаване на определенията на АССГ за спиране на предварителното изпълнение на решенията на директора на АМ, от страна на ЛНБ е изпратено писмо № 100-01-5583-01.08.2011 до АМ, с което е поискано преустановяване на ограничителните действия, наложени от митницата, като премахване на поставените печати и оттегляне на командированите за целта служители на АМ от територията на дружеството. Съгласно информация от ЛНБ, след 01.08.2011 г., когато съдът с определение спира

<sup>77</sup> С копие до министъра на финансите и до Министър – Председателя на РБългария

<sup>78</sup> (.....)\*

<sup>79</sup> Съгласно писмо вх. № към КЗК-859/20.04.2012 г.

<sup>80</sup> Търговска тайна.

<sup>81</sup> Разпореждането е издадено въз основа на решение на Министерския съвет на Република България № 587/29.07.2011 г./.

<sup>82</sup> Търговска тайна.

<sup>83</sup> Търговска тайна.

предварителното изпълнение на решенията, нормалната дейност на дружеството е възстановена и доставките се възобновяват.

17. С писма изх. № 260/03.08.2011 г. и № 261/03.08.2011 г. (с копие до КЗК вх. № ВХР-1740/04.08.2011 г. и № ВХР-1739/04.08.2011 г.) „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД отправя искане до „Летище София“ ЕАД и до „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, последните да регистрират свои данъчни складове на летище София, респ. летище Бургас и Варна, тъй като според „ЛЕБ“ ЕООД най - целесъобразно е акцизният склад да се намира на територията на летище, тъй като по този начин се гарантира в най - висока степен качеството на съхраняваното гориво, контролът на неговото движение и при възникване на форсмажорна ситуация времето за реакция. Със същите писма ЛЕБ отправя искане до „Летище София“ ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД за наемане на резервоари от резервоарния парк на летище София, Бургас и Варна, както и предложение за обсъждане на възможността за закупуване на определен брой резервоари от сега наличните на двете летища или дългосрочно наемане на вместимости от резервоарния парк, в съответствие с определените вместимости по действащите договори, за да може „ЛЕБ“ ЕООД да регистрира акцизен склад.

17.1. По отношение на искането от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД (.....)\*<sup>84</sup>.

18. След предприетите от страна на АМ действия за отнемане лиценза на „ЛНБ“ АД през 2011 г., ЛЕБ инициира търсенето на алтернативни доставки, като провежда преговори и разменя кореспонденция, както следва:

- (.....)\* – за доставки от (.....)\*;
- (.....)\* – за доставки от (.....)\*;
- (.....)\* - за доставки от (.....)\*;
- (.....)\* – относно транспорт от (.....)\*;
- (.....)\* - за доставки от всички възможни източници;
- (.....)\* - за доставка от (.....)\*<sup>85</sup>.

Във връзка с извършеното проучване, ЛЕБ стига до заключение, че ползването на алтернативни доставчици в кратки срокове е невъзможно, поради факта, че (.....)\*<sup>86</sup>. Извън посочените по-горе съображения, съществуващият законов режим относно движението на акцизни стоки не позволява организирането на доставки от алтернативни източници, разположени в други държави, в кратки срокове<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Търговска тайна.

<sup>85</sup> Търговска тайна.

<sup>86</sup> Търговска тайна.

<sup>87</sup> Съгласно писмо вх. № към КЗК-859/18.04.2012 г. на ЛЕБ, политиката на ЕС по отношение на движението на акцизни стоки, каквато е и авиационното гориво, е това движение да се извършва главно между данъчни складове, регистрирани в съответните държави членки, с оглед осъществяването на ефективен митнически контрол в реално време. Съществуват и законови възможности за движение на акцизни стоки и не между данъчни складове, но процедурата е значително утежнена и е обвързана с определени срокове и получаване на разрешения от митническите власти. В този случай „ЛЕБ“ ЕООД (лицето-получател) предварително трябва да уведоми АМ в 7-дневен срок преди получаване на стоката. „ЛЕБ“ ЕООД трябва да плати дължимия акциз за стоката, а продавачът - рафинерия, находяща се в страна-членка на ЕС трябва също да внесе дължимия акциз в страната си, т.е. акцизът се плаща два пъти авансово в две различни държави-членки, както от купувача, така и от продавача. След като горивото бъде закупено и транспортирано в България, рафинерията-продавач може да направи искане за възстановяване на акциза в собствената си страна. Тези условия не са изгодни за рафинерията-продавач. Другият възможен начин е чрез предварителна регистрация на „регистриран получател“ (30-дн. срок) в АМ. В този случай задължително условие е наличието на измервателни уреди на входа на склада, които са свързани с АМ. Такава връзка с АМ не е изградена в нито едно от складовите стопанства на летищата в страната. (Режимът е регламентиран в ЗАКДС и Наредба № 3 от 19.02.2010 г. на министъра на финансите).

19. На 11.08.2011 г. след отмяната на забранителните санкции на АМ, с типово писмо № 270/11.08.2011 г. ЛЕБ обявява на своите клиенти (по ел. поща и по факс), че затрудненията с доставките на авиационно гориво са преодолени.

19.1. Съгласно писмо на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД вх. № към КЗК-859/18.04.2012 г. и приложената кореспонденция, дружеството не е въвеждало ограничения на количествата зареждано авиационно гориво и съответно на нито едно гражданско летище няма отменени полети поради липса на гориво.

20. Съгласно информация от ЛНБ, съдебните производства приключват на 24.01.2012 г., като с Протоколи № 11/24.01.2012 г. и № 12/24.01.2012 г. АССГ потвърждава сключено между Агенция „Митници“ и „ЛНБ“ АД споразумение по чл. 178 от Административно процесуален кодекс /АПК/, на основание привеждане от ЛНБ на дейността на двата му данъчни склада в съответствие с изискванията на чл. 103а от ЗАКДС и Наредба № 3 за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване на акцизни продукти от 19.02.2010 г.; Обезсилва Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“, с които са отнети лицензи № 99 и № 100 за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ и респ. е прекратено действието на лицензите; Прекратява адм. дела № 6812 и № 6813 по описа за 2011 г. на АССГ.

21. В хода на производството, Комисията изиска от български авиокомпани, от търговските представителства на следните чуждестранни авиокомпани в България: БРИТИШ ЕЪРУЕЙЗ, АЕРОФЛОТ, KLM, МАЛЕВ, ЕЪР ФРАНС, ЛУФТХАНЗА, както и от гражданските летища на територията на страната следната информация:

- получавали ли са отказ от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД за доставка на авиационно гориво за зареждане на въздухоплателни средства /ВС/, както и в случай на евентуално възникнали затруднения при доставката на авиационно гориво от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД съществува ли възможност за:

- алтернативни доставчици на авиационно гориво в Р. България освен „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, в т.ч. внос от чуждестранни рафинерии;

- танкиране на летища, извън територията на Р. България;

- авиокомпаниите да съхраняват обеми авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на страната.

**21.1. По отношение на отказ от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД за доставка на авиационно гориво за зареждане на въздухоплателни средства /ВС/ и евентуално възникнали затруднения при доставката на авиационно гориво**

Съгласно получената информация се установи, че авиокомпаниите, с които „ЛЕБ“ ЕООД има договор за доставка на авиационно гориво, не са получавали отказ за зареждане с гориво от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, макар някои от тях да са срещали временни затруднения при снабдяването с авиационно гориво през м.юли и август 2011 г.

С писмо вх. № към КЗК-859/08.11.2011 г. „България Ер“ АД посочва, че от 27.07.2011 г. до 11.08.2011 г. авиокомпанията е имала затруднения при зареждането с авиационно гориво на летища София, Варна и Бургас, поради ограничените наличности на гориво. С факс № 228/28.07.2011 г. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД информира България Ер, че поради въведените забранителни санкции от Агенция „Митници“ на Р.България, експедициите на авиационно гориво към гражданските летища в страната са временно преустановени. На България Ер е препоръчано да ограничи потреблението на авиационно гориво на летищата София, Варна и Бургас и максимално да танкира от летищата извън страната. Уточнява се, че зареждането на самолетите с по-голямо количество гориво на летищата извън страната не винаги е икономически изгодно, води до по-големи загуби, разходи и неудобства за пътниците. От представената от дружеството

справка за заредени количества авиационно гориво за периода януари- септември 2011 г. е видно, че не са преустановени зарядките, вкл. и в периода края на м. юли до началото на м. август 2011 г.. Дружеството не сочи да е танкирало гориво в този период;

За периода 27.07.2011 г. до 11.08.2011 г. „Хемус Ер“ ЕАД не е имало затруднения при зареждането с авиационно гориво на летищата София, Варна и Бургас, тъй като за този период не е имало полети под флага на авиокомпанията.

„Интерскай“ АД, „Виктория Ер ВМ“ ООД, „АБВ 2010“ АД, „Александров Ер“ ООД, „Авио – Делта“ ООД, „Карго Ер“ ООД и „Би Ейч Ер“ ООД посочват, че не са получавали отказ от страна на „ЛЕБ“ ЕООД за снабдяване с авиогориво, нито са срещали затруднения при снабдяването с гориво.

„Еър Виа“ ООД отбелязва, че не е имало проблеми при снабдяването с авиогориво с изключение на временните затруднения в края на юли 2011 г., когато е била преустановена експедицията на авиационно гориво от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД към гражданските летища; От представената от дружеството справка за заредени количества авиационно гориво за периода януари- септември 2011 г. е видно, че не са преустановени зарядките, вкл. и в периода края на м. юли до началото на м. август 2011 г.. Дружеството не сочи да е танкирало гориво в този период;

„Еър Макс“ ЕООД и „Еър Скорпио“ ЕООД не са получавали отказ за зареждане на ВС, с които оперират дружествата, но през м. юли, август 2011 г. дружествата са били информирани и предупредени за затруднения в доставките, но в крайна сметка не са имали случай на отказана доставка и провален полет по вина на „ЛЕБ“ ЕООД.

„Бългериан Ер Чартър“ ООД посочва, че е имало затруднения със снабдяването с керосин в края на м. юли 2011 г., когато летищата Варна и Бургас са го уведомили за намалените доставки на авиационно гориво от страна на „ЛЕБ“ ЕООД и това е наложило танкиране на по-големи количества гориво от чужбина.

С писмо вх. № към КЗК-859/16.01.2012 г. Ер Франс посочва, че на територията на Р.България авиокомпанията извършва редовни полети основно към София и при необходимост към Бургас. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД е доставчик на авиационно гориво за авиокомпанията от 2002 г. По отношение на останалите източници на снабдяване, Ер Франс посочва, че през лятото на 2011 г. е изпаднала в ситуация на невъзможност да намери други доставчици на авиационно гориво, освен „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД, които да доставят гориво, включително от съседни държави. Поради технически проблеми, Ер Франс е имала определен брой отклонени полети към летищата Пловдив и Бургас. Отклоняването на полети за зареждане на ВС с гориво не е приемлива търговска практика от гл.т. на икономическата логика.

Авиокомпания КЛИМ отбелязва, че не извършва полети до гр.София и не зарежда гориво в България като уточнява, че в случай на непредвидено кацане в България биха се ползвали договорените условия на Ер Франс.

„Летище София“ ЕАД отбелязва, че по отношение на доставките на авиогориво за собствени нужди дружеството не е имало затруднения, като не му е известно да е имало такива и при снабдяването на авиокомпаниите, обслужвани на територията на летището.

„Летище Пловдив“ ЕАД посочва, че в рамките на периода 2008 г. - 09.2011 г. не е срещало затруднения при снабдяването с авиационно гориво.

От друга страна „Фрапорт Туинстар Ерпорт Мениджмънт“ АД /Фрапорт/ уточнява, че до м. август 2011 г. по отношение на оперираните от него две летища дружеството не е имало ситуация, в която да е изпитало затруднения или да е било свидетел на проблеми при снабдяването с авиационно гориво, както и налагане на ограничения по отношение на зарежданите обеми от въздушните превозвачи, с изключение на събитията от началото на м.август 2011 г., в следствие на отнетия лиценз на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД. Фрапорт посочва, че въпросните затруднения са се изразявали в прогресивно намаляване на

държаното на влог гориво и реална опасност от изпадането на двете летища в невъзможност да обслужват със зареждане с гориво въздухоплавателните средства, излитащи от летище Варна и летище Бургас/ Фрапорт отбелязва, че четири авиокомпани, извършващи карго полети, заявили зареждане с гориво, са се пренасочили към други летища, извън територията на страната, а останалите авиокомпани са били посъветвани по възможност да намалят количеството на заявеното от тях гориво/.

Летище „Горна Оряховица“ ЕАД посочва, че в рамките на периода 2008 г. - 09.2011 г. не е срещало затруднения при снабдяването с необходимото количество авиационно гориво.

**21.2. По отношение на съществуването на алтернативни доставчици на авиационно гориво в Р. България освен „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, в т.ч. доставки от внос от чуждестранни рафинерии, се открояват следните становища:**

„България Ер” АД, „Хемус Ер” ЕАД и „Еър Скорпио” ЕООД, посочват че на територията на Р.България не съществуват алтернативни доставчици на авиационно гориво. Поради липсата на алтернативни доставчици в България, договарянето на доставки на авиационно гориво се прави единствено с „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, поради което не са провеждани търгове за зареждане с авиационно гориво на летищата на територията на страната.

„Авио – Делта” ООД не е разглеждало възможни алтернативи за снабдяване с гориво, като няма практика да изпраща покани за участие в провежданите търгове за зареждане с авиационно гориво за летищата на територията на страната;

„Виктория Еър ВМ” ООД посочва, че не съществува алтернативен доставчик, от който дружеството да зарежда авиационно гориво, като не е правило опити за договаряне с алтернативни доставчици поради малкия обем авиационно гориво, необходим за осъществяване на дейността му.

Според авиокомпания „Еър Макс” ЕООД не съществуват алтернативни доставчици на авиационно гориво освен „ЛЕБ” ЕООД на територията на страната и дружеството не е провеждало търгове за снабдяване с авиационно гориво. „Еър Макс” ЕООД няма информация за друг доставчик на гориво, който да осъществява внос на гориво с произход чуждестранни рафинерии.

„АБВ 2010” АД посочва, че понастоящем алтернативни доставчици на авиационно гориво в България не съществуват. Тъй като дружеството не е срещало затруднения при снабдяването с авиогориво не му се е налагало да търси алтернативни доставчици на гориво извън пределите на Р.България. Авиокомпанията не е изпращала покани за участие в търгове за зареждане на ВС с гориво, тъй като няма алтернативни доставчици в Р.България.

На „Интерскай” АД не са известни алтернативни доставчици на керосин на територията на страната, освен „ЛЕБ” ЕООД, като компанията не се е обръщала към друг доставчик на гориво. „Интерскай” АД използва доставчици на авиационно гориво, опериращи на територията на съответното летище, до което авиокомпанията изпълнява полети.

„Карго Ер” ООД посочва, че зареждането с гориво на летищата, намиращи се на територията на страната, се осъществява единствено от лицензираните оператори по наземно обслужване на съответното летище. Авиокомпанията твърди, че не са й известни механизмите за снабдяване с гориво от чуждестранни рафинерии на територията на Р.България. За разглеждания период „Карго Ер” ООД не е провеждало търг за избор на доставчик за зареждане на ВС с ГМС за летищата на територията на Р.България.

„Ер Виа” ООД отбелязва, че в Р.България няма алтернативен доставчик на авиационно гориво и при възникване на евентуални затруднения с доставките от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД всички авиокомпани, които изпълняват полети от/до български летища ще бъдат изправени пред сериозен проблем. Доставчик на „Ер Виа” ООД



от 01.05.2009 г., е единственият доставчик на авиационно гориво в България - „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД.

В авиокомпания „Би Ейч Еър” ООД не е постъпвала информация за други доставчици на авиационно гориво, освен „ЛЕБ” ЕООД, като дружеството не е изисквало оферти от други снабдители.

„Александров Еър” ООД не е провеждало търгове за избор на доставчик на авиационно гориво;

Според „Еър Скорпио” ЕООД на територията на България не съществуват алтернативни доставчици на авиогориво освен „ЛЕБ” ЕООД и дружеството не е провеждало търгове за зареждане на ВС с гориво. Авиокомпанията няма информация за друг доставчик на гориво, който да осъществява внос на гориво, произведено от рафинерии извън територията на България;

„Венид Еър” ЕООД твърди, че до момента на отговор<sup>88</sup> дружеството не е имало затруднения и съответно не са възниквали причини, които да налагат авиокомпанията да търси алтернативен доставчик на авиационно гориво. Допълва се, че при евентуална нужда ВС на „Венид Еър” ЕООД ще бъдат принудени да кацат с максимално количество гориво от външни полети. Най-близките летища извън територията на Р.България, на които авиокомпанията може да зареди, са летищата в Букурещ или Констанца. „Венид Еър” ЕООД уточнява, че не е търсило оферти от други доставчици, тъй като за авиокомпанията е икономически неизгодно снабдяването с авиационно гориво от друг доставчик, различен от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД. „Венид Еър” ЕООД не е провеждало търг за избор на доставчик за зареждане на ВС с авиационно гориво.

На летищата на територията на Р.България, на които „Бългериан Еър Чартър” ООД изпълнява полетната си програма, не съществуват алтернативни доставчици на авиационно гориво, като се уточнява че обемите на зарежданото гориво не са в количества, към които да проявят интерес чужди доставчици.

Всяка година Еър Франс използва за избор на доставчик тръжна процедура, като изпраща оферта до широк кръг доставчици, в която са посочени планираните количества авиационно гориво. За България авиокомпанията няма особени критерии за селекция, които биха ограничили списъка на доставчиците, като за последния търг, организиран в началото на 2011 г., Еър Франс е получила само две оферти, едната от които е на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, а другата – на Aerofuels, дружество, което е част от икономическата група на Лукойл, поради което Еър Франс не приема офертата му за конкурентноспособна, тъй като зависи пряко от Лукойл.

В заключение, Еър Франс посочва, че по силата на договорите за доставка на авиационно гориво с „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, авиокомпанията е длъжна да се снабдява с гориво от доставчика, с когото има договор за доставка на авиационно гориво за летищата на територията на страната.

Бритиш Еървейз отбелязва, че потенциален алтернативен доставчик на авиационно гориво е ОМВ, но същият не би могъл да достигне цената на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД. Авиокомпанията посочва, че не е практично да се доставя гориво от други рафинерии, като резултат от това другите доставчици не са в състояние да предлагат цена за доставка на гориво на SOF като алтернатива на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД.

Според Бритиш Еървейз доставките на гориво от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД като цяло не са изгодни за авиокомпанията, тъй като цената на авиационното гориво е по-висока с около 50 щ. д./ тон, отколкото на летище „Хийтроу”.

За периода 2010 г. - м. септември 2011 г. конкурсите на Бритиш Еървейз за доставка на авиационно гориво на SOF са включвали единствено запитвания за оферти до „Лукойл

<sup>88</sup> Факс към КЗК-859/30.11.2011 г.

Ейвиейшън България” ЕООД и ОМВ и успешното договаряне с доставчика е било единствено въз основа на предложената цена.

За Бритиш Еървейз не е изгодно да купува гориво от рафинерия извън територията на страната или да поддържа собствени запаси от гориво за всеки случай, при прекъсване на доставките с гориво.

С факс към КЗК-859/27.12.2011 г. Луфтханза твърди, че към (.....)\*<sup>89</sup>.

Авиокомпания МАЛЕВ отбелязва, че закупува горивото от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД. Посочва се още, че офериранията цена на авиационното гориво, предложена на авиокомпанията от алтернативни доставчици, е в размер на 10 амер. цента на галон допълнителни разходи върху цената на „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД. Ето защо за МАЛЕВ не е рентабилно използването на доставчик на авиационно гориво, различен от „ЛЕБ” ЕООД.

Посочва се също така, че в периода 2010 – 30.09.2011 г. авиокомпания МАЛЕВ е изпратила покани за участие в провежданите търгове за зареждане на ВС с авиационно гориво до всички партньори, представени в Европа, а именно: Q8, BP, United Aviation Services, Chevron, ЕКО, ENI, Shell, Total, Statoil, Galpenergia, World Fuel Service, Air Partner, Exxon, като критерии за избор на доставчик са били цената и условията за плащане.

С факс към КЗК-859/2011/01.02.2012 г. ОАО „Аерофлот – руски авиолинии” уточнява, че за доставка на гориво извън пределите на Руската Федерация се провежда закрит конкурс сред доставчиците на гориво, като пунктовете за зареждане в България (София, Пловдив, Варна и Бургас) също са включени в този конкурс. От 01.04.2006 г. всички ВС на Аерофлот се зареждат от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, като се уточнява, че дори и да има други доставчици на авиационно гориво, те действат като посредници и работят чрез „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, поради което предлаганите от тях цени ще са значително по-високи. Становището на ОАО „Аерофлот – руски авиолинии” е, че цената на авиационното гориво в България не е ниска, в сравнение с цените в други европейски страни.

ОАО „Аерофлот – руски авиолинии” уточнява, че авиокомпанията провежда ежегодно търг за зареждане на ВС с авиационно гориво, в който участват повече от 65 доставчика. Критерият за участие на конкретните доставчици в търга, е доставчикът да е включен в справочника на ИАТА (Strategic Partners Directory), като поканата за участие към „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД се изпраща на дружеството чрез ОАО Лукойл.

По отношение на алтернативните доставчици на авиационно гориво гражданските летища на територията на страната отбелязват, както следва:

- „Летище София“ ЕАД посочва, че в рамките на периода 2008 г. -09.2011 единствен доставчик на авиационно гориво за авиопревозвачите, извършващи полети на територията му, е „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД;

- На „Летище Пловдив“ ЕАД не му е известно да съществуват алтернативни доставчици на авиационно гориво на територията на страната;

- „Фрапорт Туинстар Еърпорт Мениджмънт“ АД отбелязва, че след 2009 г. дружеството е отправило писмено покани и до други потенциални доставчици на авиогориво на летищата, но без успех, вероятно поради липсата на сключени договори с авиопревозвачи;

- „Летище Горна Оряховица“ ЕАД няма информация за съществуването на алтернативни доставчици на авиационно гориво в страната.

**21.3. По отношение на възможността за танкиране на летища, извън територията на Р. България:**

„България Ер” АД и „Хемус Ер” ЕАД посочват, че зареждане с по-голямо количество авиационно гориво (танкиране) е възможно да се извършва на територията на

---

<sup>89</sup> Търговска тайна.

всяко летище, до което авиокомпаниите извършват полети. Уточнява се, че не е възможно цялото необходимо количество авиационно гориво за всички полети, които двете авиокомпании извършват по международни дестинации да се осигурява чрез танкиране, поради това, че количеството заредено гориво влияе на излетното тегло на ВС. Това от своя страна е свързано, както с безопасността на полетите и сигурността на пътниците, така и с увеличаване на разхода на гориво. „Хемус Ер” ЕАД допълва, че в повечето случаи танкирането на авиационно гориво е икономически необосновано, особено за полетите, извършвани през лятото и за полети, при които ВС на авиокомпанията излитат с пътници от базовото летище. „България Ер” АД и „Хемус Ер” ЕАД твърдят, че дейността им би се затруднила значително, в случай, че се наложи всички ВС, с които оперират авиокомпаниите, да танкират авиационно гориво от чуждестранни летища. Танкирането с авиационно гориво е и икономически неизгодно, особено в случаите, в които се налага допълнително кацане на междинно летище само за зареждане с гориво, тъй като това е свързано с допълнителни разходи за слот за кацане/ излитане, различни такси по наземното обслужване, както и с допълнителен разход за гориво. Размерът на допълнителните разходи зависи от типа на ВС и категорията на летището. Зареждането на самолетите с по-голямо количество авиационно гориво на летищата извън страната води до загуби и неудобства за пътниците. „Хемус Ер” ЕАД посочва, че поради това, че танкирането на авиационно гориво е икономически неизгодно, не е обект на разглеждане от страна на авиокомпанията.

„Александров Ер” ООД декларира, че въздухоплавателните средства на авиокомпанията нямат възможност за танкиране на гориво.

„Авио Делта” ООД посочва, че няма възможност да танкира гориво от летища извън територията на Р България, поради малкия капацитет на ВС, с които оперира;

„Би Ейч Ер” ООД отбелязва че в голяма част от случаите е възможно да бъде танкирано гориво от летища намиращи се в съседни държави /Гърция, Турция, Румъния/, но в същото време са необходими минимални зарядки от летищата в България.

„АБВ 2010” АД отбелязва, че спецификата на самолетите на дружеството /бизнес самолети от лек и среден тип/ прави танкирането на авиогориво от летища извън България на практика безсмислено;

„Хели Ер САУ” АД не изпълнява редовни и чартърни полети от територията на Р България. Основната дейност, която компанията изпълнява е чартърни полети под флага на UN (Обединените нации) на територията на континента Африка. Авиокомпанията разполага с авиационен парк (самолети, вертолети) от малък клас. Вместимостта на горивните резервоари е недостатъчна, поради което за „Хели Ер САУ” АД е невъзможно да танкира гориво от други (съседни) държави.

„Виктория Ер ВМ” ООД посочва, че поради ограничения в експлоатационните характеристики на използваните от авиокомпанията ВС и неприемливото оскъпяване на полетите с таксите за кацане на чужди летища, не е възможно танкиране на авиационно гориво на летища извън територията на Р България.

„Еър Макс” ЕООД и „Еър Скорпио” ЕООД посочват, че типовете самолети, които експлоатират и типът дейност, който извършват – превоз на карго и поща, позволява танкиране на пренебрежимо малки количества гориво от други летища.

„Еър Лазур Дженерал Авиешън” ЕООД твърди, че тъй като естеството на полетите на авиокомпанията е такава, че в общия случай началният и крайният пункт е извън територията на Р. България, в икономически и оперативен план за дружеството е по-изгодно ВС да се обслужват на чуждестранни летища, включени в разписанията на изпълняваните полети. В този смисъл танкиране в чужбина не се налага поради краткосрочна или дългосрочна невъзможност за зареждане от български доставчик на авиационно гориво. „Еър Лазур Дженерал Авиешън” ЕООД посочва, че зареждане с

авиационно гориво извън страната не затруднява авиокомпанията и не води до допълнителни разходи.

„Бългериан Еър Чартър“ ООД посочва, че възможност за танкиране на авиационно гориво реално не съществува. Всяка авиокомпания е длъжна да спазва нормите за безопасност на полетите си и да каца само с разрешеното количество керосин в резервоарите си, което конкретно за „Бългериан Еър Чартър“ ООД е крайно недостатъчно за изпълнение на следващ полет. Конкретно за дружеството това количество е 2,5 тона, което е крайно недостатъчно за изпълнение на следващ полет. Не е маловажен и фактът, че танкирането на гориво увеличава разходите на дружеството поради завишаване на теглото на самолетите;

„Ер Виа“ ООД посочва, че танкиране на авиационно гориво е възможно от летища, до които оперира авиокомпанията, но в крайно недостатъчни количества, което е икономически неизгодно и при възникнало затруднение не би решило проблема. В такъв случай, задължително ще се наложи допълнително кацане извън територията на Р.България за дозарядка, като резултатът за авиокомпанията от това ще бъде пропуснати слотове, закъснения, невъзможност някои от полетите да бъдат изпълнени, поради ограничения в работното време на някои от летищата, до които дружеството оперира. „Ер Виа“ ООД уточнява, че това би довело до допълнителни разходи в размер на около 5 750 000 Евро за летния сезон или около 4 000 Евро на полет за удължено полетно време, допълнително количество авиационно гориво, заплащане на такси за кацане на съответното летище, обслужване и навигация в зоната на летище Отопени, Румъния, на които би следвало да кацат ВС за дозарядка. Допълва се, че към тази сума следва да се добавят обезщетения за пътниците по силата на Регламент (ЕО) № 261/11.02.2004 г. на Европейския Парламент и на Съвета<sup>90</sup>, което би се отразило негативно не само на авиокомпанията, но и на туризма в страната като цяло.

За „Венид Еър“ ЕООД е икономически неизгодно да танкира авиационно гориво. Резервоарите на ВС на дружеството не позволяват да се танкира допълнително гориво за изпълнение на следващ полет. Максималното отстояние, на алтернативна зарядка на авиационно гориво за ВС, с които оперира авиокомпанията, е по-малко от 1 летателен час. По данни от дружеството, в случай че се обърне към алтернативен доставчик, разходите по доставка на гориво ще се увеличат с 10%.

Поради естеството на работа на въздухоплавателните средства на „Карго Ер“ ООД, които са отдадени на мокър лизинг<sup>91</sup> на друга авиокомпания, която оперира извън България, не се е налагало танкиране на авиационно гориво, поради което дружеството не е правило анализ за ефективността от такова танкиране.

За „Интерскай“ АД е икономически неизгодно да осигурява необходимите количества авиационно гориво чрез танкиране на летища извън територията на страната.

В резултат на прекъсването Бритиш Еъруейз е танкирала гориво за изпълнение на полети за София от летище „Хийтроу“. Приблизителният размер на извънредните разходи за изразходено гориво с цел допълнително зареждане с авиационно гориво, е около 1 600

---

<sup>90</sup> Относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети

<sup>91</sup> Съгласно чл. 13 от НАРЕДБА № 83 от 2001 г., обн., ДВ, бр. 70 от 10.08.2001 г., в сила от 10.09.2001 г., изм. и доп., бр. 106 от 3.12.2004 г., за прилагане на чл. 83 bis от Протокола за изменение на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписан в Монреал на 6 октомври 1980 г., за изискванията при сключване на договор за лизинг на въздухоплавателно средство, Български авиационен оператор - лизингодател, може да сключи договор за "мокър" лизинг с друго българско или чуждестранно лице след предварително писмено одобрение на ръководителя на ГД "ГВА" или на оправомощено от него длъжностно лице. Лизингодателят продължава да упражнява оперативен контрол върху ВС при условията на своето свидетелство за авиационен оператор. Това задължение се вписва в договора за лизинг.

щ.д. Бритиш Еъруейз подчертава, че тези действия са икономически неизгодни, поради ограниченията за товара на ВС.

Авиокомпания МАЛЕВ посочва, че танкиране на авиационно гориво на летища извън територията на Р.България е принципно възможно, но допълнителните разходи биха били няколкокостотин USD, поради допълнителния товар водещ до по-висок разход на гориво.

ОАО „Аерофлот – Руски авиолинии“ уточнява, че обезпечава необходимото гориво единствено от базовото летище „Шереметьево“. В случай, че има затруднения със снабдяването с авиационно гориво от страна на „Лукойл Ейвийшън България“ ЕООД, ВС на авиокомпанията ще бъдат принудени да извършват междинни кацания за дозаредане с гориво или да бъдат отменени полети.

**21.4. Относно възможността за авиокомпаниите да съхраняват обеми авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на страната,** се установи че „Виктория Еър VM“ ООД, „Еър Макс“ ЕООД, „Ер Виа“ ООД и „Венид Еър“ ЕООД нямат възможност за складиране на авиационно гориво в общ резервоар на летище извън страната. Според „Ер Виа“ ООД зареждането на ВС за всеки полет на такова летище би било нерентабилно.

За „Александров Еър“ ООД въпросът за съхраняване на обеми авиационно гориво в общ резервоар на летище извън страната, не стои в планове на дружеството;

„Би Ейч Еър“ ООД няма възможност да съхранява авиационно гориво в или извън територията на страната, като посочва че такива възможности имат само доставчиците на гориво за Р.България.

„Еър Лазур Дженерал Авиешън“ ЕООД счита, че съхраняване на авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на Р.България е икономически неизгодно, поради което до настоящия момент авиокомпанията не е използвала тази възможност.

„Карго Ер“ ООД твърди, че няма намерение и възможност да съхранява в общ резервоар авиационно гориво на летища извън или на територията на страната.

„България Ер“ АД и „Хемус Ер“ ЕАД нямат практика да съхраняват авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на Р.България.

„Бългериан Еър Чартър“ ООД изпълнява чартърни полети със сезонен характер и декларира, че няма възможност да съхранява в общ резервоар авиационно гориво на летища извън територията на страната, тъй като за авиокомпанията базови летища са Варна и Бургас и зареждане на гориво извън тези пунктове е свързано с допълнителни такси за кацане, прелитане, губене на ценно време, закъснение от разписание и редица допълнителни разходи за зарядка.

Бритиш Еъруейз твърди, че не е практично, освен това е и икономически неизгодно да се доставя гориво от друга рафинерия в друга държава, както и авиокомпанията да съхранява в общ резервоар авиационно гориво в случай, че възникне прекъсване на доставките.

Авиокомпания МАЛЕВ уточнява, че няма възможност да съхранява авиационно гориво в общ резервоар.

ОАО „Аерофлот – Руски авиолинии“ посочва, че не съхранява авиационно гориво на чуждестранни летища и в случай на затруднение при снабдяването с гориво, по-скоро ще се наложи да отмени полети.

## **22. Складиране на авиационно гориво**

**22.1.** Съгласно предоставена от Агенция „Митници“ информация, към м. 08.2011 г. на територията на страната има 12 лицензирани данъчни склада за производство и/или складиране на гориво за въздухоплавателни средства. В таблицата<sup>92</sup> по-долу са посочени

---

<sup>92</sup> Търговска тайна.

данни за наличните вместимости по групи продукти.

/Таблица №2/

Фирма	(.....)*		
	(.....)*	(.....)*	(.....)*
1. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
2. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
3. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
4. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
5. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
6. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
7. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
8. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
9. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
10. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
11. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
12. (.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*

Акцизната ставка за посочените видове горива за въздухоплавателни средства в рамките на периода 2008 г. – 08.2011 г., е както следва:

1. За авиационен (оловосъдържащ) бензин с код по КН 2710 11 31 – 830 лв. за 1000 л през целия период.
2. За гориво за реактивни двигатели с код по КН 2710 11 70 – 685 лв. за 1000 л през целия период.
3. За керосин за реактивни двигатели с код по КН 2710 19 21:
  - а. 535 лв. за 1000 л за периода 01.01.2008 г. – 31.12.2008 г.
  - б. 565 лв. за 1000 л за периода 01.01.2009 г. – 31.12.2009 г.
  - в. 600 лв. за 1000 л за периода 01.01.2010 г. – 31.12. 2010 г.
  - г. 615 лв. за 1000 л след 01.01.2011 г.

**22.2.** „Лукойл Нефтохим Бургас” АД, което притежава Лиценз за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки № 99/27.06.2006 г. и Лиценз № 100/27.06.2006 г. за управление на данъчен склад за складиране на акцизни стоки, представи в Комисията справка за данъчните складове, в които дружеството съхранява авиационно гориво. Съгласно справката, реактивното гориво JET A-1 се съхранява в резервоари (.....)\*<sup>93</sup>, както следва:

/Таблица №3/

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

По години и количества, разпределението на Джет А1, съхранявано от (.....)\*<sup>94</sup>(.....)\* е следното:<sup>95</sup>

/Таблица №4/

период	(.....)* <sup>96</sup> , тона			
	(.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
(.....)*	(.....)*	(.....)*	-	(.....)*
(.....)*	(.....)*	(.....)*	-	(.....)*

<sup>93</sup> Търговска тайна.

<sup>94</sup> (.....)\*.

<sup>95</sup> Търговска тайна.

<sup>96</sup> (.....)\*.

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

(.....)\*<sup>97</sup>.

**Справка за количествата авиационно гориво Джет А-1, които „Лукойл Нефтохим Бургас” АД (.....)\*<sup>98</sup>**

/Таблица №5/

период	(.....)*, тона			
	(.....)*	(.....)*	(.....)*	(.....)*
(.....)*	-	(.....)*	(.....)*	(.....)*
(.....)*	-	-	(.....)*	(.....)*
(.....)*	-	(.....)*	(.....)*	(.....)*
(.....)*	-	(.....)*	(.....)*	(.....)*
(.....)*	-	(.....)*	(.....)*	(.....)*

\* (.....)\*

**23. Внос/ износ на авиационно гориво в периода 01.01.2008 г. – 31.07.2011 г.**<sup>99</sup>

С писмо вх. № към КЗК – 859/19.09.2011 г. Агенция Митници посочва, че след 01.01.2011 г., количествата предназначени за зареждане на ВС се считат за „износ“, независимо от местоназначението им, по силата на Регламент (ЕС) № 430/2010 г. на ЕК<sup>100</sup>. Агенция „Митници“ предостави на Комисията данни относно количествата горива за въздухоплавателни средства в периода 01.01.2008 г. – 31.07.2011 г. регистрирани в митническата информационна система за управление на акцизите /СУА 2.1/ и Българската интегрирана митническа информационна система /БИМИС/ и дружествата, осъществяващи дейности с такива продукти като уточнява, че информационните масиви на АМ не дават възможност за сортиране на количествата горива за въздухоплавателни средства, освободени за потребление на такива с източник от производство в страната и такива, доставени от друга държава-членка.

\* В таблица № 6 се съдържат данни, представени от Агенция „Митници“ за предприятията, които осъществяват износ на горива за въздухоплавателни средства за периода 2008 – 2011 г., от която е видно, че за периода 2010 – 2011 г. износ на гориво за ВС извършват (.....)\*<sup>101</sup>.

<sup>97</sup> Търговска тайна.

<sup>98</sup> Търговска тайна.

<sup>99</sup> В резултат от промяната на митническия режим „Износ“, Агенция Митници представи данни за количествата предназначени за зареждане на ВС за периода 01.01.2008 – 31.07.2011 г.

<sup>100</sup> Съгласно писмо вх. № към КЗК-859/12.09.2011 г. от „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД от началото на 2008 г. до 31.12.2010 г., под режим „износ“ (включващо съответното митническо деклариране) са поставяни доставките на авиационно гориво за ВС, принадлежащи на авиокомпаниите, регистрирани в държави извън митническата територия на Общността, съгласно писмо № 54/30.04.2009 г. на директора на Агенция Митници. От 01.01.2011 г. за „износ“ се счита всяка доставка на авиационно гориво за зареждане на ВС, независимо от местонахождението на авиокомпанията, собственик на самолета, и независимо от полета. Например: Износ ще бъде извършен, когато бъде заредено с гориво ВС на българска авиокомпания на някое от летищата на територията на РБългария и същият самолет ще извърши вътрешен полет напр. София – Варна.

<sup>101</sup> Търговска тайна

ПРЕДПРИЯТИЯ, ОСЪЩЕСТВЯВАЛИ ИЗНОС НА ГОРИВА ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА <sup>102</sup>		
Година	БУЛСТАТ	Наименование
2008	(.....)*	(.....)*
2008	(.....)*	(.....)*
2008	(.....)*	(.....)*
2008	(.....)*	(.....)*
2009	(.....)*	(.....)*
2009	(.....)*	(.....)*
2009	(.....)*	(.....)*
2009	(.....)*	(.....)*
2010	(.....)*	(.....)*
2010	(.....)*	(.....)*
2011	(.....)*	(.....)*
2011	(.....)*	(.....)*

### III. Определяне на съответния пазар

#### 1. Съответен пазар

Дефинирането на съответния пазар има за цел да определи границите на конкуренция между предприятията и по този начин да идентифицира реалната конкурентна среда, в която те работят.

Съгласно § 1, т. 15 от Допълнителните разпоредби на ЗЗК, „съответният пазар” се състои от продукти и географски пазар.

Продуктовият пазар включва всички стоки и услуги, които могат да се приемат от потребителите като взаимозаменяеми или заместими по отношение на техните характеристики, цени и предназначение.

Географският пазар включва определена територия, в която се предлагат съответните взаимозаменяеми стоки или услуги и в която конкурентните условия са еднакви и се различават от тези в съседните райони.

#### а/ Продуктов пазар

Твърденията по настоящото производство касаят поведението на „Лукойл Нефтохим Бургас” АД, като производител на авиационно гориво и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, като доставчик на горивото за летищата и авиопревозвачите на територията на Република България.

Нефтът представлява сложна смес от огромен брой взаимноразтворими компоненти като въглеродороди, сяро-, азот- и кислородсъдържащи съединения, смоли и др. с различни температури на кипене. Процесите на разделяне на нефта на фракции, при които се получават полупродукти или продукти се отнасят към първичната му преработка. Фракционирането на суровия нефт се извършва посредством следните основни процеси:

- топлообмен;
- обезсоляване;
- обезводняване;
- дестилация;

<sup>102</sup> Информацията е предоставена от Агенция „Митници”



- дестилация с водна пара;
- ректификация.

Суровият нефт от резервоарен парк на производство „Транспорт и съхранение на нефтопродукти” постъпва в инсталациите за атмосферна дестилация АД-3, АД-4 и атмосферния блок на инсталация АД-1. Като крайни продукти от първичната преработка от нефта се получават следните фракции:

- въглеродороден (сух) газ;
- пропан - бутанова фракция (във вид на втечен газ);
- фракция – бензинова 35-100° С;
- фракция – бензинова 102-180°С;
- керосинова фракция 150-270°С (±10);
- лека дизелова фракция 180 (±5) – 240 (±10)°С;
- тежка дизелова фракция 240 - 360°С (±5);
- атмосферен газьол;
- мазут.

Получаваните фракции служат като изходни суровини за производството на горива и като суровини за нефтохимичния синтез.

Керосиновата фракция от инсталациите за атмосферна дестилация постъпва в инсталация „Хидроочистка-1”. Инсталацията е предназначена за хидрообезсерване на керосинова фракция и получаване на суровина за производство на авиационно гориво JET-A1.

Хидрообезсерването на керосиновата фракция се извършва в два последователно свързани реактора в присъствието на водородосъдържащ газ върху албо-кобалто-молибденов катализатор. В хода на каталитичното хидриране, в зависимост от условията на процеса протичат различни изменения на въглеродородите: хидриране на серосъдържащите, азотсъдържащите и кислородсъдържащите съединения, изомеризация на парафиновите и нафтеновите въглеродород, дехидриране на нафтеновите и дехидроциклизация на парафиновите въглеродороди, хидрокрекинг, хидриране на ароматните и другите ненаситени въглеродороди. В хода на химическите процеси се получават малки количества въглеродородни газове и бензинова фракция.

След хидрообезсерване на керосиновата фракция в инсталация „Хидроочистка-1“, полученият стабилен водороден газ се подава към възел за присадки, който е предназначен за дозиране на присадки за подобряване на антистатичните и антиокислителните свойства на продукта. Готовият продукт се подава към резервоари за съхранение и експедиция.

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД представя справка за структурата на произвежданата от дружеството продукция и съотношението между различните видове горива при преработка на единица суровина (суров петрол), за периода 2010 г. – първо полугодие на 2011 г.:

наименование	2010 г. (%)	I-во полуго- дие на 2011 г. (%)
<b>Преработка на суровини</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Произведени продукти, в т.ч.</b>	<b>93,5</b>	<b>93,5</b>
- бензини	29,7	30,6
- авиационно гориво	3,1	2,6
- дизелови горива	31,5	30,8
- котелно гориво	22,6	24,0
- газопродукти	2,2	2,1
- други	4,4	3,4
<b>Загуби и продукти за собствени нужди</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД разяснява механизмите и критериите, на базата на които се определя себестойността на произведените материални запаси в т.ч на авиационно гориво - JET A-1, като уточнява, че<sup>103</sup> (.....)\*.

„Лукойл Нефтохим Бургас” АД представи справка за относителния дял на вложената суровина (.....)\*<sup>104</sup> в стойността на преките производствени разходи (в процентно отношение), като за разглеждания период относителният дял е както следва: за 2010 г. – (.....)\*%, а за м. 01 – 07.2011 г. – (.....)\*%<sup>105</sup>.

В своята практика, Европейската комисия /ЕК/ е установила, че съществува отделен продуктов пазар на авиационно гориво, като прави разграничение между дейностите по продажба на авиационно гориво от страна на рафинериите и продажба на дребно на горивото /зарезждането му във въздухоплавателното средство/.

Според ЕК снабдяването с авиационно гориво от рафинерия се състои в доставката му до компаниите, директно зареждащи ВС. Осъществява се чрез продажби на големи лотове, извършвани на договорна база от рафинериите към търговци, прекупвачи или големи индустриални клиенти.

ЕК е установила също така, че продажбата на дребно или снабдяването на ВС с авиационно гориво /т. нар. услуги по зареждане/, представлява доставка на авиационно гориво на територията на летището по силата на договор между авиокомпаниите и обслужващите компании.

Снабдяването на едро и дребно с авиационно гориво „ad hoc” /без договор и срещу заплащане на такса/ следва да бъде изключено от гореспоменатите пазари, тъй като има инцидентен характер, обемът на зарезжданите количества гориво е незначителен, а зарезждането е икономически неизгодно за авиопревозвачите, тъй като цената на горивото е по-висока от тази, определена за зареждане с договор.

С оглед на гореизложеното, по настоящия казус могат да бъдат разграничени следните продуктови пазари – на производство на авиационно гориво, пазар на снабдяване с авиационно гориво JET–A1 от рафинерия и пазар на снабдяване /зарезждане/ на въздухоплавателните средства с авиационно гориво JET-A1.

## **б/ Географски пазар**

В практиката на ЕК относно концентрациите между предприятията се отбелязва, че съответният географски пазар на едро - снабдяване с авиационно гориво от рафинерия може да бъде, както национален или дори локален /доставки на гориво от разположена близо до летището рафинерия/, така и наднационален. Следователно географските предели на този пазар трябва да бъдат установени с оглед спецификата и характеристиките на всеки отделен случай.

Видно от установените факти, единствен производител на авиационно гориво в страната е „Лукойл Нефтохим Бургас” АД. Както бе установено по-горе, за разглеждания период по информация на АМ, на територията на страната е осъществен внос на незначителни количества авиационно гориво. Дружествата, на които „ЛНБ” АД продава авиационно гориво на едро са: (.....)\*<sup>106</sup>. Както вече беше установено, за периода 2008 г. - 09.2011 г. (.....)\*<sup>107</sup>.

Съгласно сключения на 20.02.2006 г. между „Лукойл Нефтохим Бургас” АД /продавач/ и „ЛЕБ” ЕООД /купувач/ Рамков договор (.....)\*<sup>108</sup>.

---

<sup>103</sup> Търговска тайна.

<sup>104</sup> Търговска тайна.

<sup>105</sup> Търговска тайна.

<sup>106</sup> Търговска тайна

<sup>107</sup> Търговска тайна

<sup>108</sup> Търговска тайна

От своя страна „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД има сключени договори с гражданските летища в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица, съгласно които авиационното гориво се транспортира и складира в част от резервоарните вместимости на летищата. Летищата предоставят услуги по приемане, съхранение (влог), зареждане на горивото и лабораторен анализ. Горивото остава собственост на „ЛЕБ“ ЕООД до момента на зареждането му „в крилото“ на самолета.

„ЛЕБ“ ЕООД сключва също така и договори за доставка на горивото със съответните авиокомпании. Договорите се сключват след търговски преговори и/или периодични участия в обявени от авиокомпании търгове. По силата на сключените договори с А/К, „ЛЕБ“ ЕООД се задължава да извършва доставката на гориво директно във въздухоплавателните средства, като техническото зареждане на гориво „в крилото“ на самолета се извършва от лицензирани оператори за наземно обслужване на дейността „Обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла“. Фактическата доставка на горивото на борда, и съответното обслужване се извършва от квалифициран персонал на упълномощените партньори на продавача, а именно: Летище София, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД – за Летище Варна и Летище Бургас, Летище Пловдив, Летище Горна Оряховица.

Както беше установено, авиокомпаниите имат договор за зареждане с гориво на територията на Р.България единствено с „ЛЕБ“ ЕООД, като повечето от тях посочват, че не са организирали търгове за доставка на авиационно гориво, нито търсили алтернативен доставчик на гориво в рамките на процесния период, тъй като офертата на „ЛЕБ“ ЕООД ги задоволява и не са имали проблеми с доставката на гориво.

Според авиопревозвачите не съществува възможност за избор на друг доставчик, доколкото няма алтернативни доставчици в страната, които да осъществява внос на авиационно гориво с произход от рафинерии извън територията на Р.България. Посочва се, че дори да съществува подобна опция, то снабдяването от друг доставчик би било икономически неизгодно за авиопревозвачите.

Авиокомпаниите посочват, че икономически неизгодно и генериращо значителни допълнителни разходи за тях е и зареждането на ВС с авиационно гориво чрез т. нар. танкиране на чуждестранни летища. Отбелязва се, че дори при танкирането на гориво на летища, отстоящи на близко разстояние, се заплащат значителни допълнителни разходи – за слот за кацане/ излитане, различни такси като например такса кацане и навигация, такса за наземно обслужване, такса за трансфер на пътниците, както и разходи за допълнително изгорено гориво.

Отбелязва се също така, че не всички, а само самолетите с по-голяма вместимост на горивните резервоари са в състояние да танкират авиационно гориво. Освен това, количеството на зареденото гориво влияе на теглото на въздухоплавателното средство, а това е въпрос, свързан с безопасността на полетите и сигурността на пътниците. Според авиокомпаниите, допълнителното кацане на междинно летище извън страната би довело и до загуби и неудобства за пътниците. В същото време са необходими минимални зарядки на авиационно гориво от България, за да бъдат достигнати чуждестранните летища, на които да се танкира.

Следователно, танкирането на авиационно гориво не може да бъде алтернативен начин за снабдяване с гориво на ВС, използващи летищата на територията на Р.България.

Авиопревозвачите посочват още, че няма такава практика и не е икономически изгодно съхраняването на авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на страната.

На база на гореизложеното, в контекста на разследвания евентуален отказ за снабдяване с гориво на територията на българските летища може да се заключи, че географските измерения на пазара на производство на авиационно гориво, както и пазара на

снабдяване на едро с авиационно гориво от рафинерия, са национални, т.е. покриват териториалните граници на Р.България без да ги прехвърлят, предвид установените договорни отношения между единствения производител и неговия дистрибутор от една страна и изградената от „ЛЕБ“ ЕООД, добре функционираща дистрибуторска мрежа за реализация на произведеното от рафинерията авиационно гориво на територията на страната, от друга страна. В същото време, както бе отбелязано по-горе, липсва търсене от страна на авиокомпаниите на допълнителни количества авиационно гориво от внос, поради задоволяване на техните нужди чрез количествата гориво, произведени от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД. Резултатите от направеното проучване показват също така, че поради икономически, технически и др. съображения, други начини за снабдяване с авиационно гориво като алтернатива на доставките, извършвани от ЛЕБ, не се възприемат за реалистични и възможни от страна на авиопревозвачите.

Що се отнася до определянето на географския пазар по отношение снабдяването на ВС с авиационно гориво, то той обхваща територията на всяко едно гражданско летище на територията на страната. Основание за това тясно локално географско дефиниране е обстоятелството, установено в решенията на ЕК, че на всяко отделно летище горивозареждащата инфраструктура представлява т.нар. „съществено съоръжение“ и съществуват специфични договори за снабдяване в рамките на летището. В този смисъл е и практиката на КЗК<sup>109</sup>, съгласно която „управлявайки и експлоатирайки единственото в столицата гражданско летище за обществено ползване, ответникът – „Летище София“ ЕАД де факто контролира т.нар. „съществено съоръжение“, тъй като единствено той може да предостави достъп до съоръженията и инфраструктурата на летището, което се явява необходимост за осъществяване на извършваната от операторите по наземно обслужване дейност. В тази връзка практиката на ЕК определя транспортно предприятие, което притежава, управлява или използва съоръжения или инфраструктура, без достъпа до която неговите конкуренти не са способни да предлагат своите услуги на клиентите си, като оператор на съществено съоръжение“. Следователно, за да може да осъществява дейността си по зареждане на ВС с авиационно гориво, доставчикът на дребно следва да има сключен индивидуален договор с всеки от операторите на горивозареждащата инфраструктура на съответното летище (летищните оператори), за да му бъде осигурен достъп до съответния пазар съобразно договорените конкретни условия. Именно тази тясна връзка и зависимост определя и локалния характер на пазарите на дребно, които в случая се свеждат до територията на всяко от летищата, на които ЛЕБ оперира: Летище София, Летище Варна, Летище Бургас, Летище Пловдив и Летище Горна Оряховица.

**2.** За целите на проучването, Комисията по-долу ще разгледа характеристиките на определените по-горе продуктови пазари като направи анализ на механизма на функциониране на всеки един от тях, както и ще разгледа взаимната връзка, която съществува между тях.

### **2.1.** Пазар на производство на авиационно гориво от рафинерия

Както вече беше отбелязано по-горе, рафинериите произвеждат авиационно гориво и го продават на търговци, прекупвачи или големи индустриални клиенти.

По отношение на продуктовата си характеристика, нефтът представлява сложна смес от огромен брой взаимноразтворими компоненти, като в процеса на разделяне на нефта на фракции, се получават полупродукти или продукти, които се отнасят към първичната му преработка. Фракционирането на суровия нефт се извършва посредством различни основни процеси, като керосиновата фракция е един от продуктите, получавани при първичната

<sup>109</sup> Решение на КЗК № 492/04.05.2010 г.

преработка от нефта и представлява суровина за производство на авиационно гориво JET-A1.

Единственият производител на авиационно гориво JET- A1 в страната е „Лукойл Нефтохим Бургас” АД, който по силата на договор за покупка/ продава авиационно гориво на (.....)\*<sup>110</sup>. Както вече беше изяснено, за процесния период (.....)\*<sup>111</sup>.

Наличието на дълготрайни търговски и договорни отношения от една страна между „Лукойл Нефтохим Бургас” ЕООД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и от друга страна между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и авиокомпаниите, предопределят липсата на необходимост за авиокомпаниите от търсене на авиационно гориво извън количествата, произведени от „Лукойл Нефтохим Бургас” ЕООД и доставени от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД.

Съгласно установеното във фактическата част на настоящото решение, за разглеждания период не е възникнала ситуация, в която да се е налагало авиопревозвачите да търсят варианти за задоволяване нуждите си от количества авиационно гориво, произведени от други рафинерии, и съответно да проучват възможността за намиране на други доставчици, като подобна необходимост не се е породила и в резултат от обстоятелствата, настъпили в края на м. юли 2011 г. във връзка с отнемането на лицензите на ЛНБ, което обстоятелство ще бъде по-детайлно обсъдено по-нататък в правния анализ от настоящото решение. В този смисъл е и информацията, предоставена от авиопревозвачите, според която същите не са търсили алтернативни доставчици на JET A-1 и нямат сключени други договори за зареждане с гориво на територията на българските граждански летища, освен с „ЛЕБ” ЕООД.

Въз основа на гореизложеното, като единствен участник на пазара на производство на авиационно гориво от рафинерия, за проучвания период се очертава „Лукойл Нефтохим Бургас” ЕООД.

## 2.2. Пазар на едро за снабдяване с авиационно гориво от рафинерия

Процесът на дистрибуция на горивото в рамките на този пазар започва със закупуване от страна на дистрибуторите, преобладаващо „ЛЕБ“ ЕООД, на договорените количества, произведени от „ЛНБ“ АД. От своя страна „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, чийто основен предмет на дейност е продажбата на авиационно гориво JET A-1, сключва договори за доставка на гориво до ВС със съответните авиокомпаниии. Обезпечаването на фактическата доставка на горивото е гарантирано по силата на договори между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и неговите упълномощени партньори – летищните оператори. Последните притежават лиценз за наземно обслужване с горива и масла за съответното летище и единствени имат право да зареждат горивото директно във ВС.

На база на изложеното по-горе, както и направеното във фактическата част разграничение между отделните дейности, включени в процеса на доставка на авиационно гориво от производителя „Лукойл Нефтохим Бургас” АД като продавач до крайния клиент може да се заключи, че в рамките на процесния период основен участник на пазара на едро за снабдяване с авиационно гориво от рафинерия е „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, който по силата на договор е основен дистрибутор на произведеното от „Лукойл Нефтохим Бургас” АД гориво JET A1 /дистрибутор на първо ниво/.

За осъществяване на дейността по снабдяване с авиационно гориво на едро, „ЛЕБ” ЕООД използва складовите бази за съхранение на горивото, стопанисвани от упълномощените му партньори, а именно: „Летище София“ ЕАД, „Фрапорт Туин Стар

---

<sup>110</sup> Търговска тайна.

<sup>111</sup> Търговска тайна.

Еърпорт Мениджмънт” АД – за Летище Варна и Летище Бургас, „Летище Пловдив“ ЕАД и „Летище Горна Оряховица“ ЕАД;

През процесния период „Сакса” ООД, (.....)<sup>112</sup>, има сключен договор за покупко-продажба на гориво JET A1 с „ЕКО България” ЕАД. Единствено през 2010 г. дружеството продава малки количества авиогориво на „Летище София” /зареждащо „ad hoc” клиенти/ и затова следва да бъде прието, че участието му на съответния пазар е било епизодично.

Съгласно установеното във фактическата част на настоящото решение, „Лукойл България” ЕООД закупува незначителни количества авиационно гориво от „ЛНБ” АД, като същевременно сред неговите клиенти не са авиокомпаниите, летища и оператори по наземно обслужване.

За пълнота на анализа следва да се посочи, че „Нафтекс Петрол” ЕООД също е участвало на този пазар, но извън рамките на така определените от Комисията процесен период (дружеството е осъществявало дейността по доставка на авиационно гориво до м. 04.2009 г.).

### **2.3. Пазар на дребно за снабдяването (зареждане) на ВС с авиационно гориво**

Участниците на този пазар се явяват търговци на дребно с авиационно гориво, сключили договори с авиокомпаниите за зареждане на ВС с авиационно гориво. От установените факти е видно, че за процесния период на разглежданите локални пазари тази дейност се извършва единствено от „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, която дружеството изпълнява чрез своите упълномощени партньори: „Летище София” ЕАД, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД – за Летище Варна и Летище Бургас, „Летище Пловдив” ЕАД и „Летище Горна Оряховица” ЕАД.

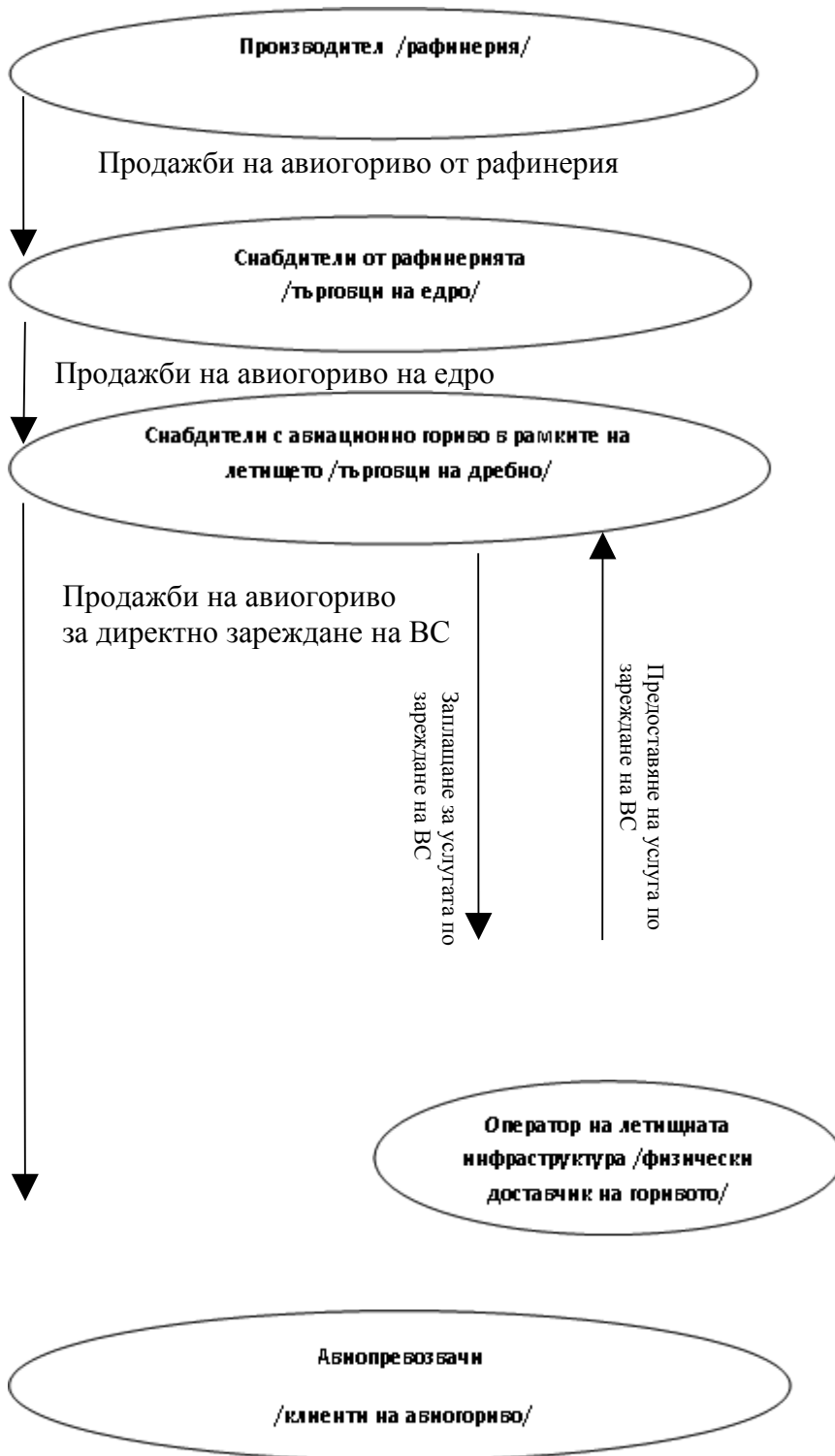
„Летище София” ЕАД, в качеството си на оператор по „Обслужване на ВС с ГСМ”, също продава собствено (закупено) авиационно гориво, но дружеството няма сключени договори за доставка на авиационно гориво с авиокомпаниите, опериращи на летище София и го продава „ad hoc”. Следователно дружеството не следва да бъде възприемано като участник на съответния пазар на дребно с трайно присъствие на него.

Най-общо, процесът от производството на авиационно гориво до доставката му до краен клиент, може да бъде представен чрез схемата по-долу:

---

<sup>112</sup> Търговска тайна.

## Схема на веригата на снабдяване с авиационно гориво



## 2. Бариери за навлизане

Влияние на нормативните изисквания върху процеса на производство и доставка на авиационно гориво.

Закон за гражданското въздухоплаване /ЗГВ/

Предприятията, управляващи и експлоатиращи гражданско летище за обществено ползване де факто контролират и предоставят достъп до съоръженията и горивозареждащата инфраструктура на летището, което се явява необходимост за осъществяване на извършваната от операторите по наземно обслужване дейност.

За осъществяване на дейността по управление и експлоатация на съответното летище, летищният оператор трябва да притежава лиценз, който се издава от ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ по реда и условията на ЗГВ. Лицензът за летищен оператор е един за летище и се явява специфична правно - административна бариера за осъществяване на горепосочената дейност, като удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището.

По отношение на наземното обслужване е налице също изискване за издаване на лиценз за всяка една от дейностите. Необходимо е да се отбележи обаче, че съгласно чл. 48д, ал. 8 от ЗГВ, ГД ГВА може да ограничи броя на операторите, извършващи наземно обслужване; да предостави само на един оператор, предоставящ наземно обслужване на трети лица, правото да извършва една или повече дейности по чл. 48д, ал. 5 от ЗГВ. Ограниченията се налагат при недостиг на технологични площи или капацитет на дадено летище, възникнал в резултат на голям процент използване на площите.

Описаните по-горе нормативни изисквания могат да се проявят като бариера за навлизане на съответните пазари на едро и дребно за снабдяване с авиационно гориво, поради необходимостта от използване на складовата база, горивозареждащата инфраструктура, техниката, организацията и персонала на собственика на съоръженията, а именно летищния оператор.

### **Закон за акцизите и данъчните складове /ЗАДС/**

Съгласно изискванията на ЗАДС за лицензиране на данъчен склад лицата, които извършват дейности, свързани с горива, трябва да разполагат с достъп до значителен финансов и организационен ресурс. Това се дължи на обстоятелството, че се допуска разтоварване на горива само в данъчен склад или на място на директна доставка, за което право имат единствено лицензираните складодържатели. Те от своя страна трябва да изпълнят всички законови изисквания, свързани с помещенията, автоматизираните системи за отчетност и средствата за измерване и контрол, което ангажира значителни финансови средства.

Доколкото не всички получатели на горива в страната могат да отговорят на законовите изисквания, за да получат лиценз като складодържатели, пред тях има две възможности – да получават акцизни стоки като регистрирани получатели или като временно регистрирани получатели.

По отношение на регистрацията като „регистриран получател“ е установена една съществена бариера - необходимият дружествен капитал е в размер на 500 хил. лв. /чл. 57 в, ал. 1, т. 1 от ЗАДС/. Това се явява пречка пред някои дружества, за да се регистрират като получатели на горива, което от своя страна ги принуждава да се регистрират като временно регистрирани получатели, за които това изискване не важи. Временно регистрираните получатели обаче са ограничени и могат да получат еднократно определено количество енергийни продукти в рамките на два месеца, поради което повечето дружества нямат интерес да се регистрират като такива. Временно регистрираният получател не може да складира или изпраща акцизни стоки под режим отложено плащане на акциз.

В следствие на разпоредбите, свързани със задължението акцизни стоки да бъдат разтоварвани само в регистрирани данъчни складове, съществуват две възможности за



навлизане на пазара на едро за снабдяване с авиационно гориво - изграждане на собствен склад или наемане на такъв.

Изграждането и поддържането на акцизни складове от дружествата, които произвеждат или внасят горива в България, е свързано с отделянето на значителни финансови средства, поради което Комисията счита, че само по себе си това нормативно изискване може да бъде разглеждано като бариера за навлизане на пазара за реализация на горива на едро, особено за дружества, които осъществяват внос. Закупуването на средства за измерване и контрол, както и инсталирането на автоматизирана система за отчетност е свързано с извършването на значителни разходи, които са предпоставка повечето доставчици на горива да не разполагат със собствени складове.

Наемането на данъчен склад, или сключването на договор с лицензиран складодържател за временно ползване на неговите помещения, е свързано със заплащането на немалка наемна цена.

Видно от установените факти, основните складодържатели на авиационно гориво на територията на Република България са: (.....)\*<sup>113</sup>.

Поведението на складодържателите, е от съществено значение за достъпа на потенциалните (доколкото няма реални установени към момента) конкуренти до данъчни складове и би могло да бъде структурна бариера за навлизане на пазара на едро. Същевременно, „Лукойл Нефтохим Бургас” ЕООД като дружеството от същата икономическа група, към която принадлежи и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, предоставя на последното стратегическо предимство чрез складовия капацитет на производителя, което от своя страна представлява структурна бариера за навлизането на други участници на пазара на дребно. От тази гледна точка, от съществено значение за поддържането на ефективна конкуренция на пазара е и равнопоставеното разпределение и достъп до свободен обем от данъчните складове.

В допълнение следва да бъде отбелязано, че разтоварването в данъчен склад увеличава цената на придобиване на продукта, тъй като транспортът до склада и от него до търговските обекти е свързан с допълнителни разходи.

Като съществена структурна бариера за навлизане на пазара на производство на авиационно гориво от рафинерии може да се посочи необходимостта от значителен размер на първоначалните инвестиции за изграждане на рафинерия. Освен това, производителите на течни горива без изключение не продават продуктите си директно на крайния потребител, а на търговци на едро, изпълняващи различни функции, чрез които се постига оптимизиране на пазарната реализация на съответния продукт. Във връзка с това за производителите е необходимо да използват търговци на едро, които имат висока ефективност, контакти, опит, специализация, мащаб на дейността чрез изградена дистрибуторска мрежа и пряк достъп до потребителите.

Като бариера за навлизане на пазарите на едро и дребно за снабдяване на ВС с авиационно гориво може да се посочи наличието на дълготрайни търговски отношения от една страна между „Лукойл Нефтохим Бургас” ЕООД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и от друга страна между „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД и авиокомпаниите. Видно от отговорите на авиопревозвачите, същите не са търсили алтернативни доставчици на JET A-1 и нямат сключени други договори за зареждане с гориво на територията на българските граждански летища, освен с „ЛЕБ” ЕООД.

Предвид гореизложеното, пазарът на производство на авиационно гориво от рафинерия, както и пазарите на едро и дребно за зареждане на ВС с авиационно гориво, се характеризират с ниска еластичност по отношение на търсенето и предлагането.

### **Съществена част от Общия пазар**

---

<sup>113</sup> Търговска тайна.

По случая Suiker Unie , Съдът на Европейската общност (СЕО) е постановил, че за целите на определянето дали дадена територия е достатъчно голяма, за да се квалифицира като съществена част от Общия пазар по смисъла на чл. 82 от Договора, следва да се имат предвид особеностите и обемите на производство и потребление на конкретния продукт, както и навигите и икономическите възможности на продавачите и купувачите.

В практиката на Европейската комисия и СЕО се приема, че качеството „същественост“ на пазара се определя от фактите по всеки случай. Принципно територията на отделните страни – членки представлява съществена част от Общия пазар.

Конкретно по отношение на сектора транспорт са налице редица случаи, в които много малки географски региони, каквито са например пристанищата и летищата, са сметени за съществена част от Общия пазар. В своята практика по казуси, свързани с летища, при изследването на въпроса дали дадено летище представлява съществена част от Общия пазар, ЕК отчита общностното му значение на базата на критерии като брой обслужени пътници, тон товари и поща, икономическото значение на региона, който обслужва, мястото му в класацията на общностните летища по натовареност, значението му като трансферна точка между държави-членки и към държави, извън Общността.

За прецизност на анализа, при преценката дали така определените пазари представляват съществена част от Общия пазар, Комисията ще вземе предвид данните за относителния дял на произведените количества авиационно гориво на територията на страната спрямо общо произведеното в Общността количество авиогориво за 2010 г. Данните за производството в ЕС се отнасят за 2010 г. и са предоставени от Eurostat, CONCAWE - организацията на нефтопреработващите компании в Европа. За 2011 г. все още няма обобщени данни от Eurostat, но очакванията са те да не се различават драстично от данните за предходните години.

Данните се отнасят общо за всички авиационни горива за реактивни двигатели (Jet), но дялът на горивото Jet A-1 сред тези горива е над 98 %.

Съгласно данните от Eurostat, дялът на произведеното в България през 2010 г. авиогориво, представлява (...) \*% <sup>114</sup> от общото производство в ЕС.

Комисията разполага също така и с данни на Евростат, съгласно които дялът на преминалите през българските летища пътници през 2010 г. представлява 0.8 % от общия брой пътници преминали през летищата на страните – членки .

Освен това по данни на Евростат, дялът на обработените на територията на българските летища през 2010 г. товари и поща съставлява 0.16 % от общо обработените на летищата на държавите –членки обеми.

Съпоставката на данните показва, че въздушният транспорт чрез летищата в България представлява незначителна част от Общността.

От представената по-горе информация, може да се заключи, че пазарите на производство на авиационно гориво от рафинерия, както и пазарите за снабдяване с авиационно гориво на едро и дребно, не представляват съществена част от Общия пазар по смисъла на чл. 102 от ДФЕС, предвид малкия обем на произвежданото в страната авиационно гориво, както и незначителния дял на пътничопотока и товарооборота, преминал през летищата на територията на страната, спрямо тези в Общността.

#### **IV. Правни изводи**

##### **1. Процесен период и приложим материален закон**

Съгласно събраната в проучването информация и твърденията в подадения сигнал, които насочват към евентуална злоупотреба с господстващо положение от страна на ЛНБ и ЛЕБ във формата на необоснован отказ от доставка, при определяне на периода, който

---

<sup>114</sup> Търговска тайна

следва да бъде обхванат в икономическия и правен анализ с цел извършването на адекватна оценка на пазарното положение и поведение на ответните дружества, е необходимо да се вземат предвид следните релевантни за преценката обстоятелства: 1) датата 22.07.2011 г., на която с решения на директора на Агенция „Митници“ са отнети лицензите за управление на данъчни складове на ЛНБ<sup>115</sup>; 2) периодът от 27 до 29 юли 2011 г., когато на територията на данъчните складове тече проверка за наличните количества гориво от служители на АМ, за които след отнемане на лицензите следва да се начисли акциз, и когато не се извършват експедиции на авиационно гориво от ЛНБ; 3) датата 01.08.2011 г., на която с Определения на АССГ се спира допуснатото по силата на закона предварително изпълнение на цитираните решения на директора на Агенция „Митници“<sup>116</sup>. На същата дата след получаване на определенията на АССГ за спиране на предварителното изпълнение на решенията на директора на АМ, от ЛНБ е изпратено писмо № 100-01-5583-01.08.2011 до АМ, с което е поискано преустановяване на ограничителните действия, като премахване на поставените печати и оттегляне на командированите за целта служители на АМ от територията на дружеството. Съгласно информация от ЛНБ, след 01.08.2011 г., когато съдът с определение спира предварителното изпълнение на решенията, нормалната дейност на дружеството е възстановена и доставките се възобновяват; 4) датата 10.08.2011 г., на която с определения ВАС остава в сила горепосочените определения на АССГ<sup>117</sup>, които влизат в сила веднага; 5) необходимостта от задълбочено изследване назад във времето, което да даде възможност за извършване на точен анализ на състоянието на пазара и неговите тенденции; 6) получените данни относно изпитанията на пазара затруднения при снабдяване с авиационно гориво.

Изброените обстоятелства и събраните данни, за целите на настоящото проучване, обхващат периода от 01.01.2010 г. до 30.09.2011 г. Така определеният процесен период ще позволи на Комисията да проследи по месеци 2010 година, т.е. периода, в който за „ЛЕБ“ ЕООД и авиокомпаниите не са възниквали затруднения при снабдяването с авиационно гориво, както и деветмесечието на 2011 г., тъй като в него попада периодът от няколко дни в края на м. юли, когато се наблюдават временни затруднения при осигуряване на доставките, повод за образуване на настоящото производство.

Спрямо така дефинирания процесен период следва да се определи и приложимото материално право. В тази връзка следва да се посочи, че считано от 02 декември 2008 г. действия настоящият Закон за защита на конкуренцията<sup>118</sup>, от което следва, че са приложими неговите материалноправни разпоредби, в съответствие с правилото на чл. 3, ал. 1 от ЗАНН. Производството е образувано от Комисията с Решение № 1060/04.08.2011 г, във връзка с постъпило писмо от министъра на икономиката, енергетиката и туризма от 03.08.2011 г., което обосновава приложението на процесуалните правила на същия закон.

С оглед приложимостта на чл. 102 от ДФЕС, КЗК следва да установи от една страна дали пазарът, на който предприятието с господстващо положение оперира, обхваща целия Общ пазар или съществена част от него и от друга страна съществува ли реален или потенциален ефект от поведението на господстващото предприятие върху търговията между държавите-членки.

Видно от анализа на съответните пазари, те не представляват съществена част от Общия пазар предвид малкия обем на произвежданото в страната авиационно гориво, както и незначителния дял на пътничопотока и товарооборота, преминал през летищата на

<sup>115</sup> Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“, с които са отнети лицензи № 99 и № 100 за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ. Решенията са получени от „ЛНБ“ АД на 26.07.2011 г.;

<sup>116</sup> Определение № 4343 от 01.08.2011 г. по адм. дело № 6812 по описа за 2011 г. на АССГ и Определение № 4344 от 01.08.2011 г. по адм. дело № 6813 по описа за 2011 г. на АССГ;

<sup>117</sup> Определения № 11115/10.08.2011 г. и № 11116/10.08.2011 г.

<sup>118</sup> Обн. ДВ. бр.102 от 28 Ноември 2008г.

територията на страната, спрямо тези в Общността, от което следва неприложимостта на чл. 102 от ДФЕС.

## **2. Господстващо положение**

Легалната дефиниция на господстващо положение е установена в чл. 20 от ЗЗК, според който с това понятие се означава пазарното положение на предприятие, което се определя при изследване на редица релевантни фактори, като пазарен дял, финансови ресурси, възможности за достъп до пазара, технологично равнище, стопански отношения с други предприятия и др., които поотделно и/или в своята съвкупност обосновават пазарната му мощ, определена като значителна степен на независимост на съответния пазар от неговите конкуренти, доставчици или купувачи.

Като основен индикатор за пазарната мощ е възприет пазарният дял на предприятието, като при неговата оценка се изследва стабилността му във времето, както и пазарните дялове на конкурентите. Фактор при определяне на пазарното положение е и характеристиката на пазара, тъй като пазарите с ниска еластичност, каквито са изследваните в настоящото производство съгласно установеното в икономическия анализ, способстват за утвърждаване на съответното дружество като предприятие с господстващо положение.

### **2.1. Качеството предприятие**

От фактите по настоящата преписка бе установено, че ЛНБ и ЛЕБ са търговски дружества, които извършват своята дейност по занятие с цел реализиране на печалба. Предвид на това следва да се приеме, че дейността им притежава характеристиките на „стопанска дейност”, а самите те се квалифицират като „предприятия” по смисъла на § 1. т.7 от ДР на ЗЗК.

### **2.2. Господстващо положение на съответния пазар на производство на авиационно гориво от рафинерия**

Съгласно информацията в установените по преписката факти единственият производител и съответно участник на националния пазар на производство на авиационно гориво JET- A1 от рафинерия е „Лукойл Нефтохим Бургас” АД (Рафинерията), който продава на (.....)\*<sup>119</sup>, като последният не действа на пазара на дребно за снабдяването на ВС с авиационно гориво. Също така, видно от установеното в рамките на производството, (.....)\*<sup>120</sup>. Тази фактическа обстановка показва силната позиция на предприятието на пазара на производство на авиационно гориво в страната и високата степен на независимост, с която то разполага по отношение на своите търговски партньори и потребителите на авиационно гориво, предвид липсата на конкурентно предлагане на разглеждания пазар.

Наличието на дълготрайни договорни отношения между ЛНБ и ЛЕБ свидетелстват в подкрепа на направения по-горе извод относно пазарното положение на ЛНБ. Аргументацията тук се извлича, от една страна, от господстващото положение на ЛЕБ на двата свързани пазара надолу по веригата, което е коментирано в т. 1.2. и т. 1.3 от раздел Установени факти в настоящото решение, а от друга страна, от установеното партньорство между двете свързани дружества като принадлежащи към единна икономическа структура. Всичко това гарантира най-сигурния и бърз начин за регулярна доставка на необходимите количества авиационно гориво, производство на ЛНБ, до своето предназначение, а именно резервоарите на ВС. По този начин установените връзки между Рафинерия и дистрибутор стабилизират допълнително пазарното положение на нефтопреработвателното предприятие.

---

<sup>119</sup> Търговска тайна.

<sup>120</sup> Търговска тайна.

Изложеното доказва, че ЛНБ притежава качеството на предприятие с господстващо положение на този съответен пазар.

### **2.3. Господстващо положение на съответния пазар на снабдяване с авиационно гориво от рафинерия /пазар на едро/**

Основен участник на пазара за снабдяване с авиационно гориво от рафинерия през процесния период е „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, който въз основа на сключения Рамков договор се явява основен дистрибутор на произведеното от „Лукойл Нефтохим Бургас” АД гориво JET A1 /дистрибутор на първо ниво/. Както се установи във фактичката част на настоящото решение, „Сакса” ООД е продало минимални количества авиогориво на „Летище София” /зареждащо „ad hoc” клиенти/ през 2010 г., поради което дружеството не следва да бъде разглеждано като реален участник на съответния пазар, или поне доколкото участието на Сакса е инцидентно, то не обосновава извод за активно присъствие и съответно притежаване на обособен дял от пазара. По същия начин следва да се отчете и присъствието на Нафтекс Петрол на пазара на едро през процесния период, което е преустановено поради съображения, свързани с промени в търговската политика на дружеството, и следователно от 2010 г. и към настоящия момент не е участник на него.

С оглед доказването на факта, че ЛЕБ е основният участник на разглеждания пазар, се налага изводът за неговия съществен пазарен дял.

В допълнение отново следва да се изтъкнат дълготрайните договорни отношения на дистрибутора с единствената рафинерия, стопанисвана от ЛНБ, произвеждаща и предлагаща авиогориво за процесния период в рамките на националния пазар, и функцията му на основен дистрибутор на същата, този път отчетени като конкурентно предимство за ЛЕБ. Безспорно значение за стабилността на позицията му като основен участник на пазара на едро, притежаващ в достатъчна степен независимост по отношение на дружества, които инцидентно са участвали на този пазар, потенциални конкуренти, които биха желали да навлязат на пазара, и потребителите на авиогориво, е също наличието на сключени договори за извършване на дейността по наземно обслужване - снабдяване с авиационно гориво, с авиокомпаниите, ползващи летищата на територията на страната, като основни потребители на този вид нефтопродукт, т.е. гарантираното му участие и при крайната реализация на продукта.

Установеното по отношение на пазарния дял и стопанските взаимоотношения на ЛЕБ обосновава господстващото положение на последния на пазара на снабдяване с авиационно гориво от рафинерия /пазар на едро/.

### **2.4. Господстващо положение на съответните пазари на дребно за снабдяването на ВС с авиационно гориво - териториите на гражданските летища в страната**

В хода на производството се установи, че участниците на тези вертикално свързани пазари се явяват търговци на дребно с авиационно гориво, сключили договори с авиокомпаниите за зареждане на ВС с авиационно гориво. Такъв е ЛЕБ, притежаващ и съответния лиценз за наземно обслужване.

По отношение на пазарния дял на ЛЕБ следва да се посочи заявеното от авиокомпаниите, че не намират за необходимо да търсят алтернативен доставчик на гориво, тъй като са удовлетворени от предложението на ЛЕБ, което ги задоволява по отношение на необходимите количества авиационно гориво и не са имали проблеми с доставката на гориво. Според авиопревозвачите не съществува вариант за снабдяване с внесено авиационно гориво извън територията на Р. България, което би могло да бъде на конкурентни ценови равнища спрямо офертата на ЛЕБ, закупуващ директно от производителя, намиращ се на територията на страната.

Изследваните в пазарния анализ практики за снабдяване с авиационно гориво като танкиране извън страната и съхраняване на авиационно гориво в общ резервоар на летище извън територията на Р. България не бяха разпознати от участниците на пазара като адекватна алтернатива на доставките на ЛЕБ.

Силните пазарни позиции на ЛЕБ на разглеждания пазар на дребно за снабдяване на ВС с авиационно гориво се дължат и на наличието на сключени договори с упълномощени партньори за осъществяване на фактическата доставка на горивото на борда на ВС и съответното обслужване. Такива са летищните оператори на съответното летище, а именно: Летище София<sup>121</sup>, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД – за Летище Варна и Летище Бургас, Летище Пловдив, Летище Горна Оряховица.

В хода на настоящото проучване беше установено и наличието на договорни отношения на ЛЕБ с гражданските летища в София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица, съгласно които авиационното гориво се транспортира и складира в част от резервоарните вместимости на летищата, т.е. дружеството има осигурен достъп до определен капацитет от резервоарите за съхранение на авиационно гориво, което му дава възможност да обезпечи изпълнението на задълженията си по договорите с авиокомпаниите чрез поддържане нивото на доставките за определен минимален период в случай на възникване на непредвидени обстоятелства, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху стопанската му дейност. В този смисъл наличието на такъв достъп следва да се отчете като допълнително предимство за предприятието на пазара на дребно.

Пазарното положение на основния доставчик на гориво за А/К и установените трайни търговски отношения между ЛЕБ и дружествата, които реализират практическите дейности по зареждане на авиационното гориво във ВС, аргументират неговото господстващо положение на разглеждания съответен пазар.

## **2.5. Извод**

**Въз основа на изложеното във връзка с пазарното положение на проучваните предприятия следва да се направи обосноваият извод за приложимост на чл. 21 от ЗЗК към поведението на ЛНБ и ЛЕБ, тъй като по отношение на двете лица бяха установени показатели, които категорично доказват тяхното господстващо положение на съответните пазари.**

## **3. Злоупотреба по чл. 21 от ЗЗК**

Вземайки предвид събраната в хода на проучването информация и фактите по производството, Комисията за защита на конкуренцията в съответствие с правомощията си за извършване на правна квалификация на установената фактическа обстановка приема, че правният анализ следва да се основава на преценка съответствието на действията на ответните дружества със забраните, установени в общия състав на чл. 21 от ЗЗК.

Съставът на посочената разпоредба включва следните кумулативни елементи: 1) качеството предприятие на ответната страна; 2) наличие на господстващо положение на определения съответен пазар по чл. 20 от ЗЗК; 3) поведение на ответното предприятие, което обективно е от естество да доведе до: 4) реален или потенциален антиконкурентен ефект, както и увреждане интересите на потребителите.

Видно от установеното по - горе в правния анализ за „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД /„ЛНБ“ АД; ЛНБ/ и за „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД /„ЛЕБ“ ЕООД; ЛЕБ/, са налице първите два кумулативни елемента от състава на чл. 21, а именно: всяко от дружествата е юридическо лице, извършващо стопанска дейност на някой/ и от съответните пазари, заемайки господстващо положение на него/ тях.

<sup>121</sup> Както бе посочено по-горе, „Летище София“ ЕАД като оператор по „Обслужване на ВС с ГСМ“, който също може да продава собствено (закупуено) авиационно гориво, не е сключило договори за доставка на авиационно гориво с авиокомпаниите.

С цел установяване евентуалното наличие на останалите два елемента от общия състав на чл. 21 от ЗЗК, т.е. наличие на антиконкурентно поведение на проучваните предприятия, което би могло да доведе до предотвратяване, ограничаване или нарушаване на конкуренцията и увреждане интересите на потребителите, **е необходимо да бъде анализирана в нейната съвкупност цялата събрана в хода на производството информация относно фактическата обстановка и поведението, осъществено от ответниците в нейния контекст, през процесния период.**

#### **4. Описание на възникналата извънредна обстановка**

4.1. Съгласно установеното в хода на производството и с оглед предмета на проучването, по време на процесния период /01.01.2010 г. - 30.09.2011 г./, и по-точно в края на месец юли 2011 г., е възникнала ситуация на временни затруднения при снабдяване с авиационно гориво, а именно:

Поради непревеждане дейността на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД като лицензиран складодържател в съответствие с изискванията на ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г., с Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г.<sup>122</sup>, директорът на Агенция „Митници“ **отнема** лицензи № 99/2006 г. и №100/2006 г. за управление на данъчни складове за производство и складиране на акцизни стоки и **прекратява** действието на лицензи № 99 и №100 на лицензирания складодържател ЛНБ за управление на двата данъчни склада за производство и складиране на акцизни стоки. Считано от датата, на която се отнемат лицензите и съответно се прекратява тяхното действие, за дружеството възниква задължение за незабавно плащане на акциз върху намиращите се в данъчния склад продукти под режим отложено плащане на акциз<sup>123</sup>.

Предвид факта, че горепосочените решения на директора на Агенция „Митници“ са получени в „ЛНБ“ АД на 26.07.2011 г., както и че на 27.07.2011 г. на ЛНБ е връчена Заповед на директора на Агенция „Митници“ за инвентаризация на площадките на дружеството и НТ „Росенец“ за установяване на наличните количества енергийни продукти, то **от 27.07.2011 г. до 29.07.2011 г.** „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД преустановява експедициите на авиационно гориво към гражданските летища в страната.

На **30.07.2011 г.** е издадено разпореждане за ползване на Председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ и след получаване на специално разрешение от страна на Началник Митница Бургас, на територията на ЛНБ са допуснати автоцистерни, които да осъществят експедиции на JET A-1 с цел удовлетворяване нуждите на гражданската авиация, като по този начин **експедициите** на авиационно гориво от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД към гражданските летища в страната **са подновени**.<sup>124</sup>

След обжалване от страна на ЛНБ на решенията на директора на Агенция „Митници“, АССГ с Определение № 4343/01.08.2011 г. и Определение № 4344/01.08.2011 г. **спира** допуснатото по силата на закона предварително изпълнение на горепосочените решения на директора на Агенция „Митници“.

В тази връзка и отчитайки технологичните особености при доставката на авиационно гориво (време за транспорт, време за разтоварване, време за технологично отстояване и

<sup>122</sup> Решенията подлежат на предварително изпълнение.

<sup>123</sup> Предвид факта, че по силата на лиценза за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки ЛНБ има качеството на лицензиран складодържател (чл. 4, т. 2 и т.3 от ЗАКДС), то на основание чл. 46, ал. 2 от ЗАКДС дружеството може да прилага режим отложено плащане на акциз, при който временно се отлага облагането с акциз на стоки при тяхното производство, въвеждане или внасяне на територията на страната (чл. 4, т. 4 от ЗАКДС). Съгласно чл. 51, ал. 3 от ЗАКДС правото за прилагане на режим отложено плащане на акциз възниква от датата на връчване на лиценза.

<sup>124</sup> Съгласно писмо с вх. № към КЗК-859/18.04.2012 г. на „ЛЕБ“ ЕООД и писмо вх. № към КЗК-859/20.04.2012 г. на ЛНБ.

утаяване на горивото и време за лабораторен анализ на авиационното гориво<sup>125</sup>), съгласно които за доставката на всяка нова партида гориво са необходими от 1 до 3 дни, де факто нормалната дейност на ЛНБ е трайно възстановена и съответно ритмичните доставки на авиационно гориво за авиокомпаниите (А/К) се възобновяват след **01.08.2011 г.** /в първите дни на м. август 2011 г./.

Определенията на АССГ, с които е **спряно** предварителното изпълнение на решенията на директора на Агенция „Митници“ до приключване на съдебното производство по обжалване на решенията с влязъл в сила съдебен акт, са обжалвани<sup>126</sup> от „ЛНБ“ АД. ВАС с Определения № 11115/10.08.2011 г. и № 11116/10.08.2011 г. ги оставя в сила, **което бележи края на временната ситуация на затруднения при снабдяването с авиационно гориво.**

В тази връзка, на 11.08.2011 г. ЛЕБ с типово писмо уведомява своите клиенти, че затрудненията с доставките на авиационно гориво са преодолени.

Впоследствие, във връзка с привеждане от ЛНБ на дейността на двата му данъчни склада в съответствие с изискванията на чл. 103а ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г. за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване на акцизни продукти, между Агенция „Митници“ и „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, е сключено споразумение по чл. 178 от АПК<sup>127</sup>. На 24.01.2012 г. Административен Съд София - град потвърждава горепосоченото споразумение и обезсилва Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“.

#### **4.2. Поведение на ответните дружества**

На следващо място, Комисията ще анализира поведението на ответните дружества във връзка с възникналата ситуация на временни затруднения при снабдяването с авиационно гориво и ще извърши преценка дали е налице действие или бездействие, имащо за цел или резултат увреждане на конкурентната среда.

Преди всичко следва да се подчертае фактът, че след отнемане на лицензите за данъчните складове на ЛНБ е постановена заповед на директора на АМ за извършване на инвентаризация в периода 27-31 юли 2011 г., поради възникналото като последица задължение за незабавно плащане на дължимия акциз за наличните в складовете количества. Поради това са запечатани и пломбирани съответните измервателни устройства на територията на площадките и със заповедта е забранено всякакво движение на акцизни стоки от и към складовете за периода на проверката, а следователно и на произведеното и съхранявано авиогориво. На 30 юли 2011 г., след получаване на специално разрешение<sup>128</sup> от страна на Началник Митница Бургас, на територията на ЛНБ са допуснати автоцистерни,

<sup>125</sup> Съгласно чл. 31, ал. 1 от Правила за контрол на качеството на авиационното гориво и работни процедури при транспортиране, съхраняване и зареждане на въздухоплавателни средства с ГСМ, публикувани на интернет страницата на ГД „ГВА“ ([http://caa.gateway.bg/upload/docs/Pravila\\_GSM.doc](http://caa.gateway.bg/upload/docs/Pravila_GSM.doc)) поради технологичните особености на авиационното гориво, във връзка с осигуряване спазването на действащите стандарти и процедури за сигурност и безопасност, след напълването на резервоарите ГСМ се утаяват най - малко 24 часа, след което се взема проба за пълен анализ и съставя протокол за качеството им и едва след това е възможно подаване на авиационното гориво за зареждане на въздухоплавателни средства.

<sup>126</sup> Съгласно чл. 233, ал. 1 от АПК, Частната жалба не спира изпълнението на обжалваното определение или разпореждане, освен ако законът предвижда друго.

<sup>127</sup> По силата на чл.178, ал. 1 от АПК, Споразумение може да се сключи пред съда при всяко положение на делото при условията, при които може да бъде сключено в производството пред административния орган, дори и ако последният е отказал потвърждаването му. (2) В споразумението задължително участват всички страни по делото. 3) Отказът на съда да потвърди споразумението може да се обжалва с частна жалба, подадена съвместно от страните по него. (4) С определението, с което потвърждава споразумението, съдът обезсилва административния акт и прекратява делото. (5) Определението може да бъде обжалвано само от страна, неучаствала в споразумението. Ако то бъде отменено, разглеждането на делото продължава. (6) Потвърденото споразумение има значението на влязло в сила съдебно решение.



които да осъществят експедиции на JET A-1, с цел удовлетворяване нуждите на гражданската авиация<sup>129</sup>. Съответно, за периода 27-29 юли 2011 г. ЛНБ преустановява експедициите на авиационно гориво, както вече беше споменато.

Следователно от съществено значение при преценката за наличие на активно поведение, което да се изразява в необосновано от гледна точка на конкурентното право прекратяване на доставките на разглеждания продукт, е начинът, съответно мотивите за това, доколкото безспорен факт по настоящото производство е, че временно прекъсване на експедициите от рафинерията е налице. В съответствие с това и от изложеното в предходния абзац е видно, че прекъсването не е иницирано от ответното дружество – производител и съответно няма основания да се счита, че същото е предприето с цел блокиране дейността на вертикално свързаните пазари надолу по веригата, а е следствие от възникналото за дружеството задължение да претърпи определени ограничения в стопанската си дейност поради извършваната в складовете му проверка.

Относно последващото поведение на ответните дружества КЗК установи, че след узнаване за решенията<sup>130</sup> на директора на Агенция „Митници“ /АМ/ за отнемане на лицензи № 99/2006 г. и № 100/2006 г. за управление на данъчни складове за производство и складиране на акцизни стоки (.....)<sup>131</sup> и за прекратяване действието на лицензи № 99 и №100 на лицензиращия складодържател „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД за управление на двата данъчни склада за производство и складиране на акцизни стоки<sup>132</sup>, поради непривеждане дейността на лицензиращия складодържател ЛНБ в съответствие с изискванията на ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г., както и предвид инвентаризацията на наличните в складовете на ЛНБ количества гориво и невъзможността да се извършват доставки, с цел преодоляване или поне ограничаване на възможните неблагоприятни последици в резултат от това, ответните дружества предприемат конкретни действия, а именно:

4.2.1. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД информира незабавно „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД (27.07.2011 г.), който от своя страна уведомява авиокомпаниите (28.07.2011 г.), за възможни затруднения в доставките на авиационно гориво - от събраните доказателства по преписката е видно, че между двете компании е проведена интензивна кореспонденция по повод възникналия проблем, която разкрива безпокойство относно произтичащата от него невъзможност за изпълнение на доставките на авиационно гориво, дължими по сключените от ЛЕБ договори, и предупрежденията за възможни санкции при неспазването им, както и стремеж да се намери разрешение на възникналата ситуация.

4.2.2. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД извършва проверка на наличните количества складирано гориво в резервоарните вместимости на отделните летища в страната и взема решение за незабавно пренасочване на количества гориво от Летище (.....)\* и Летище (.....)\* към Летище (.....)\*<sup>133</sup>, където евентуален недостиг поради спирането на доставките би се отразил по най-неблагоприятен начин предвид наличните там количества на ЛЕБ и по-голямата натовареност на летището през активния летен сезон.

4.2.3. „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД започва търсене на алтернативни доставчици от рафинерии, разположени извън територията на страната.

4.2.4. Кореспонденция, водена от ЛНБ и ЛЕБ с директора на Агенция „Митници“, с молба за разпореждане вече произведените и намиращи се на склад в ЛНБ количества авиационно гориво да бъдат освободени за експедиции към гражданските летища в страната.

<sup>128</sup> Във връзка с разпореждане за ползване на председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“.

<sup>129</sup> Виж т. 12 от Установени факти.

<sup>130</sup> Решение № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. са получени в ЛНБ на 26.07.2011 г.

<sup>131</sup> Търговска тайна.

<sup>132</sup> Идентификационен номер на лицензиран складодържател (.....)\*.

<sup>133</sup> Търговска тайна.

4.2.5. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД подава жалба до АССГ с искане за спиране на предварителното изпълнение на решенията<sup>134</sup> на директора на Агенция „Митници“ за отнемане на лицензите на ЛНБ за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки и за прекратяване на действието на тези лицензи (29.07.2011 г.).

4.2.6. Във връзка с отправена молба от 29.07.2011 г. до директора на Агенция „Митници“, с копие до министъра на финансите и до министър – председателя на Република България, за освобождаване на произведените количества авиогориво и спешното му експедиране към летищата, е издадено Разпореждане за ползване № Р-13-2/30.07.2011 г. на Председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“<sup>135</sup>, с което (.....)\*. На основание това разпореждане, от своя страна „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД и „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД подписват анекс (Анекс № 28/31.07.2011 г.) към рамковия договор за (.....)\*, с който на основание чл. 27, ал. 2 от Закона за задължителните запаси от нефт и нефтопродукти се урежда (.....)\*<sup>136</sup>.

4.2.7. След отмяна на предварителното изпълнение на решенията на директора на АМ за отнемане на лицензите доставките на авиационно гориво от рафинерията към дистрибутора и респ. от дистрибутора към ВС са незабавно възстановени, като (.....)\*<sup>137</sup>.

4.2.8. С цел преодоляване на възможни бъдещи ситуации, възпрепятстващи доставките от складовете на ЛНБ, „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД подготвя и отправя до „Летище София“ ЕАД и до „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД искане<sup>138</sup> последните да регистрират свои данъчни складове на летище София, респ. на летище Бургас и Варна и/или за обсъждане на възможността за закупуване на определен брой резервоари от сега наличните на двете летища или дългосрочно наемане на вместимости от резервоарния парк, в съответствие с определените вместимости по действащите договори.

4.2.9. Агенция „Митници“ и „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, след привеждане от ЛНБ на дейността на двата му данъчни склада в съответствие с изискванията на чл. 103а от ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г. за специфичните изисквания и контрола, осъществяван от митническите органи върху средствата за измерване на акцизни продукти, сключват Споразумение по чл. 178 от Административно процесуалния кодекс. Административен Съд София - град потвърждава<sup>139</sup> сключеното между Агенция „Митници“ и „ЛНБ“ АД споразумение; обезсилва Решения № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г. на директора на Агенция „Митници“, с което са отнети лицензи № 99 и № 100 за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ, и респ. е прекратено действието на лицензите; прекратява адм. дела № 6812 и № 6813 по описа за 2011 г. на АССГ.

От изложеното по - горе е видно, че в рамките на краткия период /края на м. юли–нач. м. август 2011 г./, в който се е развила разглежданата ситуация на настъпили затруднения при снабдяване с авиационно гориво, „ЛНБ“ ЕАД и „ЛЕБ“ ЕООД са предприели поредица от действия, вкл. и съвместни, чиято обща насоченост е свързана с недопускане и/или преодоляване настъпването на възможно спиране на зарежданията с авиационно гориво, със спазване на договорните ангажименти на всяко от дружествата и респ. осигуряване на регулярни доставки на JET A-1, както в краткосрочен, така и в дългосрочен план.

<sup>134</sup> Решение № 527/22.07.2011 г. и № 528/22.07.2011 г.

<sup>135</sup> Разпореждането е издадено въз основа на РМС № 587/29.07.2011 г..

<sup>136</sup> Търговска тайна.

<sup>137</sup> Търговска тайна.

<sup>138</sup> Съгласно представени писма от „ЛЕБ“ ЕООД до „Летище София“ ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД (изх. № 260 и № 261 от 03.08.2011г.).

<sup>139</sup> Съгласно Протоколи № 11/24.01.2012 г. и № 12/24.01.2012 г.

**Първоначално** ответните дружества предприемат действия по уведомяване на своите съконтрагенти за възникналата ситуация на пазара на авиационно гориво.

Веднага след като Решения № 527/2011 г. и № 528/2011 г. на директора на Агенция „Митници“ са получени в „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД (26.07.2011 г.), последното информира „ЛЕБ“ ЕООД, че считано от 27.07.2011 г. ще бъдат преустановени експедициите на акцизни стоки. С последващо писмо ЛНБ уведомява ЛЕБ, че е предприело необходимите действия за отмяна на незабавното изпълнение на горепосочените решения на директора на Агенция „Митници“ и в тази връзка за възстановяване на доставките на гориво.

„Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД от своя страна незабавно уведомява А/К на 28.07.2011 г. относно възможността за настъпване на затруднения при снабдяване с авиационно гориво. Като временно решение на възникналата ситуация, както и във връзка с временното преустановяване на експедиции на авиационно гориво от ЛНБ към гражданските летища в страната, ЛЕБ препоръчва на А/К да ограничат потреблението на авиационно гориво на летищата София, Варна и Бургас и максимално да танкират от други летища, вкл. извън страната, т.е. максимално да зареждат в началния (или краен пункт) на полета. Видно от установеното във фактическата част на настоящото решение, впоследствие „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД води активна кореспонденция от една страна с „ЛНБ“ АД, като настоява ЛНБ да изпълни задълженията си по договора за покупка на авиационно гориво и съответно да бъдат нормализирани доставките, а от друга страна с авиокомпаниите, които през целия период на разглежданата ситуация „ЛЕБ“ ЕООД своевременно уведомява за нейното развитие.

В тази връзка може да се направи изводът, че предприетите от ЛНБ и ЛЕБ действия по незабавно уведомяване на дружествата, с които те са в договорни отношения, както и последвалата активна кореспонденция, с която последните са били своевременно информирани за развитието на обстоятелствата около спирането на експедициите от рафинерията, несъмнено е израз на коректно отношение към техните контрагенти, а не на желание за увреждане интересите на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД - от страна на ЛНБ, и съответно на интересите на авиокомпаниите - от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД и ЛНБ.

**На следващо място**, „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД извършва проверка с цел установяване на наличното към 27.07.2011 г. авиационно гориво на територията на гражданските летища. С оглед осигуряване на доставките на необходимите количества авиационно гориво в краткосрочно план, след анализ на потреблението на гориво /по летища/ и при отчитане на всички относими фактори, като технологично време за доставка на горивото, трудности при осигуряване на допуск до летищата на шофьорите, превозващи гориво, интензивност на полетите през летния сезон и неизползваемите обеми на активните резервоари, „ЛЕБ“ ЕООД взима решение за незабавно пренасочване на наличните количества гориво от Летище (.....)\* и Летище (.....)\* към Летище (.....)\*, за което уведомява директорите на съответните летища (28.07.2011 г.).

**Също така**, следва да се отбележат и съвместните действия, предприети от ЛНБ и ЛЕБ във връзка с получените Решения № 527/2011 г. и № 528/2011 г. и връчената на 27.07.2011 г. Заповед на директора на Агенция „Митници“ за инвентаризация на площадките на ЛНБ и НТ „Росенец“ за установяване на наличните количества енергийни продукти, в резултат на които всякакви експедиции на акцизни стоки от проверяваните обекти на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД са преустановени.

Видно от установеното във фактическата част на настоящото решение, в резултат на кореспонденцията, водена от ЛНБ и ЛЕБ с директора на Агенция „Митници“ (с молба за разпореждане вече произведените и намиращи се на склад в ЛНБ количества авиационно

гориво да бъдат освободени за експедиции към гражданските летища в страната), на ЛНБ е издадено разрешение от страна на Началник Митница Бургас, във връзка с разпореждане за ползване на председателя на Държавната агенция „Държавен резерв и военновременни запаси”, на територията на ЛНБ да бъдат допуснати автоцистерни, които да осъществяват експедиции на JET A-1 с цел удовлетворяване нуждите на гражданската авиация (30.07.2011 г.). Видно от гореизложеното, предприетите действия имат за цел и резултат, макар и временно, да бъдат осъществени експедиции на авиационно гориво от „Лукойл Нефтохим Бургас” АД към гражданските летища в страната.

**Сред мерките**, предприети съвместно от ЛНБ и ЛЕБ и целящи осигуряване доставката на необходимите договорени количества авиационно гориво в краткосрочен план, следва да се отбележи подписаният на 31.07.2011 г. Анекс към Рамковия договор, сключен между „ЛНБ“ АД и „ЛЕБ“ ЕООД, който е пряко доказателство за това, че двете дружества предприемат съевременни действия с цел осигуряване изпълнението по силата на сключени договори за доставка на авиационно гориво (между ЛНБ и ЛЕБ и между ЛЕБ и А/К).

С горепосочения анекс се урежда (.....)<sup>140</sup>(.....)\*, на основание чл. 27, ал. 2 от ЗЗЗНН, както и на основание Разпореждане за ползване на Председателя на ДА „Държавен резерв и военновременни запаси”, (.....)\*, а именно (.....)<sup>141</sup>. Вземайки предвид гореизложеното, (.....)<sup>142</sup>, може да се направи заключение, че осигуряването на възможността да се ползват тези количества, което е постигнато чрез активни действия от страна на двете ответни дружества, е част от усилията им за недопускане неизпълнение на договорите за доставка на авиационно гориво, сключени от ЛЕБ с А/К, и респективно настъпване на реални вреди за потребителите.

Също така, вземайки предвид и (.....)<sup>143</sup> от анекса, съгласно която в случай че ЛЕБ не изпълни задължението си (.....)<sup>144</sup>, то може да се заключи, че включването на клаузата е израз на желанието на ЛНБ за намиране на изход от затрудненията при снабдяването с авиационно гориво, както и своеобразна гаранция за дружеството, че количествата гориво, предмет на анекса, ще бъдат използвани именно с цел осигуряване на регулярни доставки на авиационно гориво (.....)<sup>145</sup>, до освобождаване на произведените вече количества в складовете на рафинерията от забраната за експедирането им.

**Наред с конкретните действия по фактическото подсигуряване на допълнителни количества авиогориво в периода на действие на забраната**, „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД предприема и правни такива, с цел нейното преодоляване, като подава жалба до АССГ с искане за спиране на предварителното изпълнение на Решения № 527/2011 г. и № 528/2011 г. на директора на Агенция „Митници”, с които са отнети лицензи № 99/2006 г. и № 100/2006 г. за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ и е прекратено действието на лицензи № 99 и №100 на лицензирания складодържател „ЛНБ” АД за управление на тези данъчни складове за производство и складиране на акцизни стоки. В резултат, с Определения № 4343/01.08.2011 г. и № 4344/01.08.2011 г. АССГ спира допуснатото по силата на закона предварително изпълнение на горепосочените решения на директора на Агенция „Митници” до приключване на съдебното производство по обжалване на решенията с влязъл в сила съдебен акт. Определенията на АССГ са обжалвани<sup>146</sup>, като ВАС с Определения № 11115/10.08.2011 г. и № 11116/10.08.2011 г. оставя същите в сила.

<sup>140</sup> Търговска тайна.

<sup>141</sup> Търговска тайна.

<sup>142</sup> Търговска тайна.

<sup>143</sup> Търговска тайна.

<sup>144</sup> Търговска тайна.

<sup>145</sup> Търговска тайна.

КЗК счита, че в допълнение към така изложените ефективни действия, които са дали определен положителен резултат с оглед преследваната цел, а именно да се осигури своевременното възстановяване и подаване на авиогориво от рафинерията към ЛНБ и респ. от ЛНБ към авиокомпаниите, за да се избегнат по-тежки последици, като отклоняване или отмяна на полети, блокиране дейността на летищата, и пр., следва да се споменат и някои конкретни усилия на Лукойл Ейвиейшън, които макар и да не са реализирани към настоящия момент, демонстрират стремеж за намиране на по-трайно разрешение на извънредната ситуация, в която се намира дистрибуторът, и преодоляване възникването на подобни затруднения в бъдеще, и поради това имат своето място и значение при оценката на цялостното му поведение на пазара в очертания период на анализ.

При отчитане на обстоятелството, че процедурата за движение на акцизни стоки не между данъчни складове е значително утежнена и е обвързана с определени срокове и получаване на разрешения от митническите власти, поради което е целесъобразно движението да се извършва между данъчни складове, вкл. и с оглед осъществяването на ефективен митнически контрол в реално време, „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД отправя искане<sup>147</sup> до „Летище София“ ЕАД и до „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД да регистрират свои данъчни складове на летище София, респ. на летища Бургас и Варна.

Следва да се отбележи, че в хода на проучването (т. 17 от раздел Установени факти) се установи, че искане за регистриране от „Летище София“ ЕАД на собствен данъчен склад на територията на летището ответното дружество не отправя за първи път. (.....)\*.

(.....)\*<sup>148</sup> след решението на директора на Агенция „Митници“ за отнемане на лицензите на доставчика на ЛЕБ - лицензиария складодържател ЛНБ, в края на м. юли 2011 г., отчитайки, че най-целесъобразно е акцизният склад да се намира на територията на летище, тъй като по този начин се гарантира в най - висока степен качеството на съхраняваното гориво, контролът на неговото движение и при възникване на форсмажорна ситуация - времето за реакция, ЛЕБ прави преоценка на тази възможност за регистрация на данъчен склад, която би му позволила ползване на режим за отложено плащане на акциз при търговията с акцизни стоки. В тази връзка, на 03.08.2011 г. „ЛЕБ“ ЕООД подновява искането си за регистрация на данъчен склад за горива на летище София, като отправя същото искане и по отношение на летищата Варна и Бургас.

Също така, „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД подготвя и отправя искане<sup>149</sup> до „Летище София“ ЕАД и до „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД за обсъждане на възможността за закупуване на определен брой резервоари от сега наличните на трите летища или дългосрочно наемане на вместимости от резервоарния парк, в съответствие с определените вместимости по действащите договори, тъй като по този начин „ЛЕБ“ ЕООД ще може да регистрира акцизен склад, с какъвто понастоящем дистрибуторът не разполага.

В хода на производството в Комисията не постъпиха данни за постигането на определени договорености, нито по искането за регистрация на данъчен склад за горива на летище София, Варна и Бургас, нито по останалите искания на ЛЕБ за закупуване на определен брой резервоари от сега наличните на летищата или дългосрочно наемане на вместимости от резервоарния им парк<sup>150</sup>, като доколко тези искания ще бъдат реализирани е въпрос на взаимен търговски интерес и конкретни преговори в тази насока, което не е

<sup>146</sup> АПК Чл. 233. (1) Частната жалба не спира изпълнението на обжалваното определение или разпореждане, освен ако законът предвижда друго.

<sup>147</sup> Съгласно представени писма от „ЛЕБ“ ЕООД до „Летище София“ ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД (изх. № 260 и № 261 от 03.08.2011г.).

<sup>148</sup> Търговска тайна.

<sup>149</sup> Съгласно представени писма от „ЛЕБ“ ЕООД до „Летище София“ ЕАД и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД (изх. № 260 и № 261 от 03.08.2011г.).

<sup>150</sup> (.....)\*.

предмет на настоящия анализ. Отношение към оценката на поведението на ответните дружества има единствено фактът на самото инициране на разгледаните по-горе искания до летищата от страна на ЛЕБ, което в достатъчна степен свидетелства за желанието на дружеството да намери алтернативен и целесъобразен, при това ефективен начин за подсигуриране на регулярни/непрекъснати доставки на авиационно гориво за А/К в дългосрочен план, предвид възникналата реална ситуация на несигурност.

**Паралелно с горепосочените действия**, с цел осигуряване на надеждни и регулярни доставки на авиационно гориво, „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД незабавно започва и търсене на алтернативни доставчици, като провежда преговори и разменя кореспонденция с редица дружества (.....)\* – за доставки (.....)\*; (.....)\* – за доставки (.....)\*; (.....)\* - за доставки (.....)\*; (.....)\* – относно транспорт от (.....)\*; (.....)\* - за доставки от всички възможни източници; (.....)\* - за доставки (.....)\*<sup>151</sup>. В резултат на тези преговори/кореспонденция ЛЕБ установява, че ползването на алтернативни доставчици в кратки срокове е невъзможно, поради следните фактори: (.....)\*<sup>152</sup>; съществуващият законов режим относно движението на акцизни стоки не между данъчни складове не позволява организирането на доставки от алтернативни източници, разположени в други държави, в необходимите кратки срокове.

Комисията приема, че посочените от ЛЕБ фактори са обективни и са от естество да обосноват фактическата невъзможност за организиране на внос на гориво в кратки срокове от алтернативен производител. Още повече периодът, в който са възникнали затрудненията при снабдяването с авиационно гориво, е изключително кратък.

Също така, макар и да попада извън процесния период, следва да се отбележи и фактът, че във връзка с постигнато между „ЛНБ” АД и Агенция „Митници” споразумение по чл. 178 от АПК, на основание привеждане от ЛНБ на дейността на двата му данъчни склада в съответствие с изискванията на чл. 103а от ЗАКДС и Наредба № 3/19.02.2010 г., в края на м. януари 2012 г. АССГ обезсилва решенията на директора на Агенция „Митници”, с които са отнети и прекратени лицензи № 99 и № 100 за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ, с което окончателно отпада възможността ЛЕБ да не е в състояние в бъдеще да се снабдява с авиогориво от обектите на производителя предвид възстановяването на нормалната дейност на същите.

По този начин, в резултат на усилията на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД за привеждане на дейността на двата му данъчни склада в съответствие със законовите изисквания причината, която е в основата на решението на директора на Агенция „Митници” за отнемане и прекратяване на двата лиценза за управление на данъчен склад за производство и складиране на акцизни стоки на ЛНБ, е на практика окончателно отстранена.

Предвид гореизложеното КЗК намери за установено, че не е налице бездействие от страна на ответните дружества, притежаващи господстващо положение, всяко на съответните пазари, напротив анализът на мерките, предприети от ЛНБ и ЛЕБ, в тяхната съвкупност, показва, че действията на дружествата са своевременни, адекватни на ситуацията и ефективни, както и че несъмнено целят нейното преодоляване, вкл. недопускане нарушаване снабдяването на авиокомпаниите с необходимите количества авиационно гориво.

Следва да се отбележи, също така, че извън обстоятелствата, настъпили в края на м. юли 2011 г. и породили разгледаните затруднения при доставките с авиационно гориво, в рамките на процесния период не бяха констатирани данни, които да сочат, че някое от

---

<sup>151</sup> Търговска тайна.

<sup>152</sup> Търговска тайна.

ответните дружества със свои действия или бездействие е предизвикало недостиг на авиационно гориво на разгледаните пазари, като напр. ограничаване или спиране на производството, преустановяване или ограничаване на експедициите от рафинерията, отказ от доставка или дори неспазване на договорените параметри за зареждане от страна на дистрибутора.

**Въз основа на всичко гореизложено може да се заключи, че поведението на ЛНБ и ЛЕБ през процесния период не може да се квалифицира като необоснован отказ за доставка на авиационно гориво, напротив, временните затруднения са резултат от обстоятелства, които са възникнали независимо от тяхната воля, и цялостното им последващо поведение не е насочено към съзнателно поддържане на настъпилите ограничения при снабдяването на пазара с авиационно гориво, а представлява поредица от действия, насочени към тяхното преодоляване и отстраняване по-най-бързия възможен и ефективен начин, предвид краткия период и извънредността на ситуацията.**

#### **4.3. Последници**

Независимо от горните изводи относно правната оценка на поведението на ответните дружества и отчитането на конкретните мерки, предприети от тяхна страна и насочени към преодоляване на временните затруднения при експедирането на авиационно гориво от данъчните складове на ЛНБ, доколкото все пак е налице преустановяване на движението на тази стока от складовете за няколко дневен период, КЗК счита за необходимо, с оглед изчерпателността на анализа, да проучи как това се е отразило върху нормалното функциониране на пазарите на едро и дребно за снабдяване с авиационно гориво и конкретно върху дейността на дистрибутора ЛЕБ и авиокомпаниите.

#### **Относно настъпване на вредоносен резултат за „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД**

Видно от установеното в хода на проучването, в резултат от създалата се ситуация на пазара на производство на авиационно гориво, доставките по договора за покупка, сключен между ЛНБ и ЛЕБ, са преустановени в периода 27.07. 2011 г.- 29.07.2011 г. Съгласно представена от ЛНБ справка за експедицията на реактивно гориво за периода 23.07. – 18.08.2011 г., е видно, че (.....)<sup>153</sup>. Незабавно след получаването на съответните разрешения от компетентните органи<sup>154</sup> в полза на ЛНБ, а именно освобождаването на количества от ДА „Държавен резерв и военновременни запаси” и сключването на Анекс между ЛНБ и ЛЕБ към Рамковия договор за (.....)<sup>155</sup>(.....)\*, (.....)<sup>156</sup>. Съгласно установеното във фактическата част на настоящото решение, а именно представената от ЛНБ справка за експедираните количества авиационно гориво в периода 23.07.2011 – 18.08.2011 г., (.....)<sup>157</sup>. От установените факти става ясно също, че в периода преди вдигане на забраната за движение от данъчните складове на производителя, за да компенсира липсата на регулярни доставки към зарежданите ВС, ЛЕБ осигурява нужните количества от ползваните резервоарни вместимости на съответните летища, като също така директно нарежда пренасочването на гориво към онези летища, където ситуацията е действително спешна.

Тук следва на първо място да се вземе предвид обстоятелството, че „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД зарежда договорените (заявени) индивидуално с всеки

<sup>153</sup> Търговска тайна.

<sup>154</sup> Разрешение от страна на Началник Митница Бургас, във връзка с разпореждане за ползване на Председателя на Държавната Агенция „Държавен резерв и военновременни запаси”.

<sup>155</sup> Търговска тайна.

<sup>156</sup> Търговска тайна.

<sup>157</sup> Търговска тайна.

контрагент (авиокомпания) количества, като цялото количество авиационно гориво, необходимо на „ЛЕБ“ ЕООД за изпълнение на договорите му с авиокомпаниите, дружеството си осигурява по силата на дългосрочен договор за покупка на гориво JET A-1, сключен с рафинерията - производител „ЛНБ“ АД (20.02.2006 г.), т.е. ЛЕБ също не ползва алтернативни източници за снабдяване с необходимите за дейността му количества гориво, а си го осигурява от един-единствен източник. Същевременно дистрибуторът не разполага и със собствени данъчни складове, където би могъл да съхранява закупено в по-големи количества авиационно гориво.

Наред с това следва да се посочи, че в договора между ЛНБ и ЛЕБ има изрична клауза, уреждаща последиците в случай на неизпълнение на договора за доставка, а именно: (.....)\*.

Следователно, във всеки случай, в който в резултат от неизпълнение от производителя на договора за доставка на гориво бъдат претърпени вреди и пропуснати ползи от страна на ЛЕБ, последното може да претендира обезщетение.

В тази връзка, непосредствено след преустановяване на експедициите на гориво на 27.07.2011 г., „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД изпраща писмо до „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, с което го уведомява, че е възможно ЛЕБ да получи искове от свои клиенти за претърпени вреди и пропуснати ползи, а в случай на претърпени вреди и пропуснати ползи за „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД (в резултат на неизпълнени превози на пътници, разходи по престой на въздухоплавателни средства и др., произтекли от ситуацията последици), ЛЕБ ще предяви към „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД съответните претенции.

Възникналият спор между дружествата относно квалификацията на ситуацията като форсмажор е въпрос на тълкуване на сключения между двете страни договор. Обстоятелство, имащо значение по преписката, е в тази връзка фактът, че въпреки установеното 3 /три/- дневно преустановяване на доставките по договора за покупка на авиационно гориво (сключен между ЛНБ и ЛЕБ), в резултат на съвкупността от разгледани по - горе обстоятелства и предприети от ответните дружества мерки, както и при отчитане на обстоятелството, че в последствие експедициите са възстановени<sup>158</sup>, към дистрибутора не са предявени никакви искове, поради което не се стига и до претендиране на обезщетение от страна на ЛЕБ<sup>159</sup> към ЛНБ. Поради това може да се приеме, че ефектът от временния недостиг на авиационно гориво на пазара на едро за ЛЕБ е сведен единствено до затрудненията, които дружеството е срещнало при организиране на дейността си и по осигуряване изпълнението на задълженията си по договорите с авиокомпаниите.

В тази връзка, вземайки предвид цялостната ситуация на пазара на авиационно гориво и обвързаността между участниците на различните нива, окончателната преценка относно това дали е настъпил някакъв неблагоприятен резултат на свързаните пазари от преустановяването на доставките на пазара на производство на авиогориво в страната, следва да се основава на анализа на отношенията на ЛЕБ с авиокомпаниите, заедно с конкретните факти по преписката относно снабдяването с авиационно гориво на А/К през процесния период.

### **Относно настъпване на вредоносен резултат за авиокомпаниите**

В хода на производството, с оглед изясняване на фактическата обстановка, Комисията изиска от български и чуждестранни авиокомпани, с които ЛЕБ има сключени договори за доставка на авиационно гориво, както и от гражданските летища на

---

<sup>158</sup> (.....)\*.

<sup>159</sup> В хода на производството не постъпи информация „ЛЕБ“ ЕООД да е претендирал обезщетение, както и спрямо него да са отправяни такива претенции от авиокомпаниите, с които то на свой ред е сключило договори.



територията на страната, информацията относно настъпилата в края на м. юли 2011 г. ситуация на пазара на авиационно гориво и нейното отражение върху А/К.

В тази връзка от значение е обстоятелството, че обичайно авиокомпаниите провеждат търгове, чрез които избират един – единствен доставчик на авиогориво за дадено летище, ползвано във връзка с осъществяването от тях полети, независимо дали сключват формален договор с него или се следва неформалният начин на финализиране на процедурата – чрез последващо изпращане на конкретни заявки, т.е. на практика авиокомпаниите не разполагат паралелно с различни доставчици за една и съща дестинация, което изяснява необходимостта от анализ на настъпилия за тях ефект в разглеждания случай.

Тук на първо място следва да се отбележи, че през целия процесен период нито една от авиокомпаниите, с които „ЛЕБ“ ЕООД има договор (формален или неформален)<sup>160</sup> за доставка на авиационно гориво, **не е получавала отказ** за зареждане с гориво от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД. Видно от установеното във фактическата част от настоящото решение, „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД **не е въвеждало ограничения за зареждане** на количества авиационно гориво и съответно на нито едно гражданско летище няма отменени полети, поради липса на авиационно гориво<sup>161</sup>.

В периода от 27.07.2011 г., когато са преустановени експедициите на гориво, до 11.08.2011 г., когато А/К са уведомени официално с писмо, с което ЛЕБ ги информира, че затрудненията с доставките на авиационно гориво са преодолени, някои авиокомпаниии<sup>162</sup> посочват, че са изпитали затруднения в резултат на създалата се ситуация.

В хода на проучването се установи, че в горепосочения период няколко авиокомпаниии са танкирали гориво, съобразно препоръката на ЛЕБ. Веднага след като бива уведомено от ЛНБ за преустановяването на експедициите на авиационно гориво от рафинерията към гражданските летища в страната, „ЛЕБ“ ЕООД съобщава на авиокомпаниите за настъпването на възможни затруднения в доставките на авиационно гориво и като превантивна мярка дружеството препоръчва на А/К да ограничат потреблението на авиационно гориво на летищата София, Варна и Бургас и максимално да танкират от други летища, вкл. извън страната.

От една страна, съгласно информацията от А/К, танкирането на гориво на летищата извън страната, т.е. максимално зареждане в началния (или краен пункт) на полета, е технически възможно (за повечето от тях, тъй като зависи от класа/ типа на въздухоплавателното средство) при определени условия, но не и като алтернативен постоянен начин за набавяне на цялото необходимо количество авиационно гориво за всички полети, тъй като то не винаги е икономически изгодно, води до по-големи загуби, разходи и неудобства за пътниците.

От друга страна, следва да се отчете фактът, че подобен начин на осигуряване на резервно гориво в случай на временна невъзможност от страна на традиционните партньори е общоприета практика в този сектор, поради което подходът на ЛЕБ в конкретния случай е съобразен с възприетите норми за осъществяване на дейността по снабдяване с авиационно гориво. Това е видно и от събраната в хода на производството конкретна информация, съгласно която при сходни проблеми с доставките на авиационно

---

<sup>160</sup> Формални и неформални договори (т.2.4. от Фактическата част).

<sup>161</sup> Съгласно писмо на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД вх. № към КЗК-859/18.04.2012 г. и приложената към него кореспонденция.

<sup>162</sup> Виж т. 21.1. от раздел Установени факти.

гориво на летища извън България<sup>163</sup> авиокомпаниите са зареждали/танкирали максимални количества авиационно гориво на българско летище /(...)\*<sup>164</sup>.

На основание гореизложеното може да се приеме, че макар и икономически неизгодно танкирането, извършено инцидентно от някои от авиопревозвачите, съобразявайки се с препоръката на ЛЕБ, не може да се третира като отклонение от възприетите практики в случаи на проблеми с доставките на авиационно гориво и в този смисъл като настъпване на определен вредоносен резултат.

На следващо място, две от анкетираните авиокомпаниите<sup>165</sup> посочват, че са изпитали затруднения в резултат на създалата се ситуация. В хода на производството се установи, че в периода от края на м. юли до началото на м. август 2011 г. и за двете А/К няма прекъсване на ежедневните зарядки, авиокомпаниите нямат отклонени или анулирани полети, а и нито една от тях не е танкирала гориво. Следователно, соченото от тях затруднение се състои единствено в самото положение на несигурност, породено от възможността за неполучаване на регулярни доставки, и респективно за евентуална необходимост от намиране на алтернативни начини за снабдяване, които биха могли да са икономически неизгодни за А/К.

На следващо място следва да се вземе предвид начинът, по който са уредени отношенията между ЛЕБ и А/К, а именно на базата на формални и неформални (търговска кореспонденция) договори. По силата на договорите<sup>166</sup> за доставка, въз основа на които „ЛЕБ“ ЕООД доставя авиационно гориво „в крилото“ на самолета на съответните клиенти авиокомпаниите<sup>167</sup>, страните разполагат с правни възможности за разрешаване на възникнали спорове и респ. удовлетворяване на искания, във връзка с изпълнение на уговореното. В договорите на ЛЕБ с А/К обичайно съществува клауза за прекратяването му при негово съществено неизпълнение, а в някои случаи има и предвидена неустойка при неизпълнение на уговореното. В случаите, в които отношенията са на база разменена „търговска кореспонденция“, за разрешаване на спорове между страните се прилагат разпоредбите на Кодекса на международното частно право /КМЧП/<sup>168</sup>, като в случай на неизпълнение на договорни задължения от страна на „Лукойл Ейвиейшън България“ ЕООД са приложими нормите на българското материално право, а компетентният съд, съгласно чл. 4 от КМЧП, е българският.<sup>169</sup>

Следователно, независимо от това дали има изрично включена клауза за прекратяване на договора при съществено неизпълнение и/или са предвидени неустойки от

<sup>163</sup> Виж бележка под черта към т. 7. от раздел Установени факти.

<sup>164</sup> Търговска тайна.

<sup>165</sup> „България Ер“ АД и „Еър Виа“ ООД.

<sup>166</sup> Виж т. 2.4. от раздел Установени факти.

<sup>167</sup> Фактическата доставка на горивото на борда и съответното обслужване се извършва от упълномощените партньори на ЛЕБ (Летище София, „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД – за Летище Варна и Летище Бургас, Летище Пловдив, Летище Горна Оряховица) на база на сключени договори.

<sup>168</sup> Съгласно чл. 94, ал. 1 от КМЧП, когато страните не са избрали приложимото право, прилага се правото на държавата, с която договорът е в най-тясна връзка. Ако една част от договора може да бъде обособена от останалите му клаузи и ако тази част има по-тясна връзка с друга държава, по изключение към нея може да се приложи правото на тази друга държава. (2) Предполага се, че договорът е в най-тясна връзка с държавата, в която страната, която трябва да изпълни характерната престация, е имала своето обичайно местопребиваване или главно управление към момента на сключване на договора.

<sup>169</sup> Съгласно чл. 4, ал. 1 от КМЧП, международната компетентност на българските съдилища и други органи е налице, когато: 1. ответникът има обичайно местопребиваване, седалище според устройствения си акт или местонахождение на действителното си управление в Република България; 2. ищецът или молителят е български гражданин или е юридическо лице, регистрирано в Република България. (2) Искове срещу юридическо лице, когато спорът е възникнал от преки отношения с негов клон, могат да се предявят пред българските съдилища, ако клонът е регистриран в Република България.

неизпълнен договор, съгласно разпоредбите на българското търговско и гражданско законодателство, като законодателство по местоизпълнение на договорите, всяка една авиокомпания би могла в случай на претърпени вреди да претендира обезщетение за вредите от забава или неизпълнение на договора. В случая, в хода на производството не се установи за нито една авиокомпания да е предприела подобни действия.

На основание всичко гореизложено Комисията достигна до заключение, че макар в периода от края на м. юли до началото на м. август 2011 г. да са съществували временни затруднения при снабдяване с авиационно гориво, същите не са се отразили по неблагоприятен начин върху пазара на доставка на дребно, като не са причинили конкретни вреди на авиокомпаниите, тъй като в крайна сметка доставката на необходимите договорени количества авиационно гориво е осигурена.

В заключение може да се направи обобщеният извод, че поведението на ответните дружества нито е имало за цел, нито за резултат предотвратяване, ограничаване или нарушаване конкуренцията на съответните пазари, нито засягане интересите на потребителите, и следователно не е антиконкурентно по своята същност.

На основание гореизложеното Комисията приема, че „Лукойл Нефтохим Бургас” АД и „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД не са извършили нарушение по чл. 21 от ЗЗК.

С оглед на така извършения фактически и правен анализ, на основание чл. 60, ал. 1, т. 5 във връзка с чл. 74, ал. 1, т. 1 от Закона за защита на конкуренцията, Комисията за защита на конкуренцията:

#### Р Е Ш И:

**1.** Приема за установено, че „Лукойл Нефтохим Бургас” АД, ЕИК: 812114069, със седалище и адрес на управление: област Бургас, община Бургас, гр. Бургас 8104, не е извършило нарушение по чл. 21 от ЗЗК и че няма основание за предприемане на действия за извършено нарушение по чл. 102 от ДФЕС.

**2.** Приема за установено, че „Лукойл Ейвиейшън България” ЕООД, ЕИК: 175015362, със седалище и адрес на управление: гр. София 1303, район Възраждане, бул. „Тодор Александров” № 42, не е извършило нарушение по чл. 21 от ЗЗК 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:

.....

Петко Николов

ЗАМ.-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

.....

Ангелина Милева

ЧЛЕНОВЕ:

.....

Александър Александров

.....

Весела Антонова

.....

Елена Димова

.....

Зорница Иванова

.....

Петя Велчева