II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/506 НА КОМИСИЯТА

от 20 февруари 2014 година

относно мерките, приведени в действие от Германия по отношение на летище Berlin-Schönefeld GmbH и някои авиокомпании — SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

(нотифицирано под номер C(2014) 868)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като покани заинтересованите страни да представят мнения съгласно посочените разпоредби ([2]) и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) Между 2003 г. и 2006 г. в Комисията постъпиха жалби от различни страни, в които се твърди, че някои авиокомпании и операторът на летище Berlin-Schönefeld (Schönefeld) са получили предполагаема неправомерна държавна помощ за дейността си на това летище.

(2) С писмо от 17 август 2006 г. Комисията изиска от Германия информация по този въпрос. Германия отговори на тази молба с писмо от 20 декември 2006 г.

(3) С писмо от 10 юли 2007 г. („решението за откриване“) Комисията уведоми Германия за своето решение да открие процедурата по член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) по отношение на посочените по-горе мерки. Същевременно Комисията издаде разпореждане за предоставяне на информация по член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 г. на Съвета ([3]) по отношение на всички документи, данни и информация, позволяващи на Комисията да проучи дали въпросните мерки представляват държавна помощ.

(4) На 4 октомври 2007 г. Германия представи на Комисията своето становище и на 3 март 2008 г. тя предостави допълнителни документи.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Членове 87 и 88 от Договора за ЕО и членове 107 и 108 от ДФЕС по същество са идентични. В настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО там, където това е уместно С ДФЕС бяха извършени и някои терминологични изменения, като например замяната на „общност“ със „съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията на ДФЕС ще бъде използвана в настоящото решение.

([2]) ОВ C 257, 30.10.2007 г., стр. 16.

([3]) Регламент (ЕО) № 659/1999 г. на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

(5) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано на 30 октомври 2007 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* ([4]). Комисията покани заинтересованите страни да представят своите мнения по отношение на въпросните мерки в рамките на един месец след публикуването.

(6) Комисията получи мненията на няколко заинтересовани страни. На 16 януари 2008 г. и на 20 февруари 2008 г. Комисията препрати тези мнения на Германия. С писмо от 15 май 2008 г. Германия взе отношение по мненията на заинтересованите страни. С писмо от 31 август 2009 г. Комисията поиска допълнителна информация. Германия отговори на тази молба с три писма (от 28 септември, 12 октомври и 28 октомври 2009 г.). На 4 април 2011 г. Комисията отново поиска информация от Германия. Във връзка с това на 19 май 2011 г. Германия изпрати ново становище, както и други документи. На 10 октомври 2011 г. Комисията препрати на Германия други мнения на заинтересовани страни. Германия отговори на тези мнения на 7 ноември 2011 г. Във връзка със следващо искане на Комисията за информация от 17 януари 2012 г. Германия предостави становище на 14 февруари 2012 г.

2. **ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ**

(7) След обединението на Германия през 1990 г. Берлин се намираше в много особена ситуация по отношение на въздушния транспорт вследствие на продължилото десетилетия разделение на града на източна и западна част. Градските летища Berlin-Tegel (Tegel) и Berlin-Tempelhof (Tempelhof) са разположени в района на бившия Западен Берлин. Летище Schönefeld е разположено в района на бившия Източен Берлин на границата между федерална провинция Берлин и федерална провинция Бранденбург.

(8) Летище Tempelhof беше открито през 1923 г. и поради късите му писти за излитане и кацане се използваше само от малки самолети. Модернизирането на това летище не беше възможно поради неговото разположение, тъй като близостта му до исторически обект и заобикалящите го жилищни райони правели невъзможно разширяването му. Експлоатацията на летище Tempelhof е прекратена на 30 октомври 2008 г.

(9) Летище Tegel бе открито през 1948 г., за да се улесни въздушният мост за снабдяването на града по времето на съветската блокада на Западен Берлин. От 1968 г. многобройни авиокомпании преместиха своята дейност от Tempelhof на Tegel, защото летище Tempelhof не беше подходящо за реактивни самолети. От 1975 г. Tegel се превърна в най-важното летище за пътнически превози на Берлин. В началото на 90-те години на миналия век максималният капацитет на летище Tegel по времето на върхови натоварвания беше изчерпан. Единствената възможност да се предотврати дългосрочно значителен недостиг на капацитет беше да бъдат преустроени пистите за излитане и кацане, както и в изграждането на по-голям терминал. Това обаче не беше възможно, защото както Tegel, така и Tempelhof са градски летища, заобиколени от жилищни райони и улици към тях. Всяко по-нататъшно увеличаване на въздушното движение на летище Tegel би създало освен това повишено шумово замърсяване за живеещите в близост.

(10) Летище Schönefeld беше открито през 1946 г. по разпореждане на съветската военна администрация в Германия. Първоначално летището служеше преди всичко като военно летище, което беше използвано също и от търговски авиокомпании, например от Aeroflot, и по-късно от източногерманската компания Interflug. До политическия прелом в Германия през 1990 г. летище Schönefeld беше многократно разширявано. Замисленото за военни цели летище не изпълняваше изискванията на модерния търговски въздушен транспорт. Освен това след промяната на политическата ситуация летището вече не беше в добро състояние. По тази причина през 90-те години на миналия век бяха необходими мащабни инвестиции, за да се приведе летището в съответствие със западноевропейските стандарти за сигурност. Освен това летище Schönefeld е разположено по-далече от центъра на града, отколкото Tempelhof и Tegel. Поради това летището се считаше за по-малко привлекателно поне от определени категории пътници и авиокомпании.

(11) По исторически причини трите берлински летища първоначално бяха експлоатирани от различни предприятия. В хода на обединението те бяха обединени в един холдинг — Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), съдружници в който бяха федералните провинции Берлин и Бранденбург (с по 37 %) и германското федерално правителство (с 26 %). До 2003 г. този холдинг имаше две дъщерни дружества: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) като оператор на летищата Tegel и Tempelhof и Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) като оператор на летище Schönefeld. През октомври 2003 г. се извърши сливане на BBF и FBS. Така BFG стана дъщерно дружество на FBS. На 1 януари 2012 г. FBS беше преименувано на Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

(12) През 90-те години на миналия век бързо стана ясно, че е абсолютно необходимо да се осигури по-ефективно използване на съществуващия летищен капацитет, който по това време беше разпределен поради политически мотивираното разделение на града над гъсто населения район Берлин до този момент. Това се дължи на факта, че като цяло се изхождаше от увеличаването на въздушния транспорт от и до Берлин, отчасти поради определянето му отново за германска столица (вж. таблица 1).

([4]) Вж. бележка под линия 2.

Таблица 1

Нарастване на трафика на берлинските летища (в милиони пътници)

Година	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991 г.	1,1	6,7	няма нарастване (н. н.)
1992 г.	1,4	6,6	н. н.
1993 г.	1,6	7	1,1
1994 г.	1,8	7,2	н. н.
1995 г.	1,9	8,2	н. н.
1996 г.	1,8	8,3	н. н.
1997 г.	1,9	8,6	н. н.
1998 г.	1,9	8,8	0,9
1999 г.	1,9	9,5	н. н.
2000 г.	2,1	10,3	н. н.
2001 г.	1,9	9,9	н. н.
2002 г.	1,6	9,1	н. н.
2003 г.	1,7	11,1	0,5
2004 г.	3,3	11	0,4
2005 г.	5	11,5	0,5
2006 г.	6	11,8	0,6
2007 г.	6,3	13,5	0,4
2008 г.	6,6	14,5	0,4
2009 г.	6,8	14,2	закрито
2010 г.	7,3	15,0	закрито
2011 г.	7,1	16,9	закрито
2012 г.	7,1	18,2	закрито

Източник: данни от решението на Комисията относно държавна помощ NN 25/09 г. (ex N 167/09 г.) – Германия – Финансиране на летище Berlin Brandenburg International (ОВ C 179, 1.8.2009 г., стр. 5), актуализирани чрез данни от годишните отчети за дейността на FBB.

(13) На този фон беше разгледана възможността за едно-единствено летище за региона Берлин-Бранденбург непосредствено след обединението на Германия. Въз основа на прогнозите за броя на пътниците на берлинските летища се е изхождало от това, че едно нарастване на въздушния трафик би могло да бъде ефективно овладяно само с помощта на едно-единствено летище с подходяща големина и оборудвано в съответствие с последните постижения на техниката.

(14) Планирането на единственото летище за Берлин започна през януари 1992 г. Във връзка с това на 20 юни 1993 г. беше оповестено, че районът южно от летище Schönefeld, както и двете площадки за кацане Sperenberg и Jüterbog, са обект на проучване като възможно местонахождение за строежа на новото летище. Летищата Tegel и Tempelhof не са разглеждани като местонахождения от потенциален интерес по две причини: първо, поради отрицателните ефекти за гражданите, свързани с тези градски летища (особено поради шума от полетите), и второ, тъй като не беше възможно като цяло разширяване в такава степен, каквато беше необходима за новото единствено летище на Берлин.

Решението за Schönefeld се основаваше в крайна сметка на неговата относителна близост до центъра на града (въпреки че летището е разположено извън него) и на добрата му сухопътна и релсова свързаност. Следователно беше взето решение за разширяване и модернизиране на съществуващото летище Schönefeld като основно летище на Берлин под името Berlin-Brandenburg Willy Brandt (BER) и следователно за закриване на летищата Tegel и Tempelhof. Това решение беше формализирано с консенсусно решение между германското федерално правителство и федералните провинции Берлин и Бранденбург от 28 май 1996 г.

(15) Съдружниците в BBF планираха да осъществяват проекта BER посредством частен собственик и оператор на летището. През 1997 г. беше взето решение за приватизация, в рамките на която всички дялове в BBF е трябвало да бъдат продадени на частен инвеститор и на бъдещия купувач е трябвало да се предостави концесия за летището.

(16) Въпреки това не беше постигнато взаимно съгласие между съдружниците в BBF и участниците в тръжната процедура. В резултат на това през 2003 г. публичните собственици обявиха приватизацията за провалена и освен това оповестиха, че вследствие на това летището ще бъде построено под ръководството на публичния сектор ([5]).

3. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И КОНТЕКСТ

3.1. Договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата

(17) На 6 август 1992 г. BBF и BFG подписаха договор за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата. Първоначално този договор трябваше да бъде в сила за срок от пет години с мълчаливо удължаване за период от две години и срок на предизвестие от една година при едностранно прекратяване. Подобен договор беше сключен между BBF и FBS. Съгласно германското право договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата между предприятие и негово дъщерно дружество е договор, с който дъщерното дружество подчинява своето управление на дружеството майка. Освен това дъщерното дружество е задължено да прехвърля своите печалби или загуби на дружеството майка. В практиката вследствие на такъв договор печалбите и загубите на дружеството майка и на дъщерното дружество се събират и облагат с данъци съответно. Въз основа на сключените между BBF и неговите дъщерни дружества договори за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата различните предприятия са разглеждани като един-единствен данъчен субект за целите на облагането с корпоративен данък.

(18) През 2003 г. в хода на сливането на BBF и FBS правата и задълженията на BBF, определени в сключения с BFG договор за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата от 6 август 1992 г., са прехвърлени на FBS. Освен това сключеният между BBF и FBS договор за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата е загубил своето значение за сливането. Поради това този договор не се взема предвид в настоящото решение.

(19) На практика сключеният между BBF и BFG договор за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата от 6 август 1992 г. („договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата“) — поне в определени години — е довел до покриване на загубите, възникнали от експлоатацията на летище Schönefeld, чрез постигнатите от експлоатацията на летище Tegel печалби.

(20) Летище Schönefeld действително е реализирало оперативни загуби поне до 2006 г. Това е онагледено в следващата таблица за EBITDA ([6]) и EBIT ([7]) на летището за периода от 2003 г. до 2006 г. въз основа на разходите и приходите, непосредствено свързани с експлоатацията на летището.

Таблица 2

EBITDA и EBIT на летище Schönefeld в периода от 2003 г. до 2006 г.

EBITDA/EBIT (в млн. EUR)	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
EBITDA	[…] ([1])	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Обозначаване на професионални тайни по смисъла на Съобщение C(2003) 4582на Комисията от 1 декември 2003 г. относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ (ОВ C 297, 9.12.2003 г., стр. 6).

Източник: приложение 19 към становището на Германия от 4 октомври 2007 г. след откриването на официалната процедура по разследване.

([5]) Вж. Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), 23.5.2003 г., № 119, стр. 16, http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.

([6]) Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (печалба преди лихви, данъци, амортизации и амортизации върху нематериални имуществени активи).

([7]) Earnings before Interest and Taxes (печалба преди разходи за лихви и данъци).

(21) Въпреки това поради лошите резултати на летище Schönefeld рентабилността на групата, състояща се от FBS, BFG и — до 2003 г. — от холдинг BBF („групата FBS“), не е поставяна под въпрос. Групата FBS е могла през цялото време да осигурява достатъчно собствени финансови средства или да си набавя необходимите финансови средства на пазара. Доколкото е известно на Комисията, групата FBS е получила публични финансови средства от външни източници само във връзка с финансирането на проекта BER и във връзка с това с разрешение на Комисията ([8]).

(22) Това обстоятелство се дължеше преди всичко на относително добрия икономически резултат на летище Tegel, чрез който беше смекчено отрицателното въздействие на оперативните загуби, генерирани от летище Schönefeld, върху групата FBS. В периода от 1990 г. до 2005 г. за разлика от Schönefeld и Tempelhof Tegel е било модерно летище, използвано от всички важни международни Full Service Carrier (авиокомпании с широк обхват на предлаганите услуги), имащи полети до Берлин. Освен това то се е смятало от определени категории пътници и авиокомпании за най-привлекателното летище в гъсто населения агломерационен район на Берлин. В допълнение, в пътническия въздушен транспорт в Берлин между 1990 г. и 2005 г. е отбелязана обща тенденция на повишение, която като цяло се е отразила благоприятно на групата FBS.

(23) Таблица 1 показва, че броят на пътниците на година на летище Tegel е нараствал постоянно през 90-те години на миналия век и от 2004 г. насам. На летище Schönefeld годишният брой на пътниците се е увеличил значително през първата половина на 90-те години на миналия век (от 1,1 милиона на 1,9 милиона пътници между 1991 г. и 1995 г.), през втората половина е бил в застой и е намалял през годините 2000 г. до 2003 г. (от 2,1 милиона на 1,7 милиона пътници на година). Между 1991 г. и 2003 г. голямата част от увеличението на трафика в Берлин в абсолютна стойност е поета от летище Tegel, а не от Schönefeld. Докато годишният броят на пътниците на летище Schönefeld през посочения период се е увеличил с 600 000, на летище Tegel той се е увеличил дори с 4,4 милиона. Както е видно от таблица 1, на двете летища трафикът последователно се е увеличавал между 2003 г. и 2012 г.: с 417 % на летище Schönefeld (от 1,7 милиона на 7,1 милиона пътници на година) и с 63 % на летище Tegel (от 11,1 милиона на 18,2 милиона пътници на година). За разлика от периода 1991—2003 г. нарастването на трафика се е разпределяло в абсолютна стойност почти съразмерно между двете летища, което означава, че в процентно изражение нарастването на трафика на Schönefeld е било значително по-голямо, отколкото на Tegel.

3.2. **Тарифите за такси на летище Berlin-Schönefeld**

(24) През 90-те години на миналия век групата FBS се е опитала да мотивира някои авиокомпании да преместят летателната си дейност от почти максимално натовареното летище Tegel на летище Schönefeld, чийто капацитет далеч не е бил изчерпан ([9]). Целта на тези усилия е била да се преодолее недостигът на капацитет на летище Tegel и същевременно да се оптимизира максималното натоварване на капацитета на летище Schönefeld. За тази цел са били предприети контакти както с авиокомпании, които вече са имали бази на летищата Tegel и Tempelhof, така и с авиокомпании, които все още не са поддържали въздушен трафик от или до някое от берлинските летища. Няколко авиокомпании са проявили интерес, но в крайна сметка по маркетингови причини никоя от тях не е преместила своята дейност на летище Schönefeld. Причината за това е била преди всичко в липсата на така наречен „опорен ползвател“ ([10]) на летище Schönefeld, както и факта, че инфраструктурата на летище Schönefeld не е била така модерна, както на летище Tegel. Освен това този недостатък не е бил компенсиран чрез привлекателни летищни такси или други финансови стимули. Така опитите част от въздушния трафик да бъде преместен от летище Tegel на летище Schönefeld, както и да се убедят някои авиокомпании, които до момента не са предлагали полети от/до Берлин, да установят своя база на летище Schönefeld, към този момент до голяма степен са се провалили. За това

([8]) Това отпускане на публични финансови средства беше оценено от Комисията като съвместимо с вътрешния пазар. Вж. Решение на Комисията относно държавна помощ NN 25/09 г. (ex N 167/09 г.) и SA.35378 (12/N) (ОВ C 36, 8.2.2013 г., стр. 10) — Германия — Финансиране на летище Berlin Brandenburg International).

([9]) Германия предостави следните данни: i) капацитетът на летище Schönefeld е възлизал за периода 2003—2004 г. на 4,5 милиона пътници годишно и през 2005 г. е достигнал стойност от 7 милиона пътници годишно (в сравнение с нарастване на трафика от 1,7 милиона, 3,3 милиона и 5 милиона пътници съответно през 2003, 2004 и 2005 г.); ii) капацитетът на летище Tegel е възлизал за периода 2003—2004 г. на 9,5 милиона пътници годишно и през 2005 г. е достигнал стойност от 11,5 милиона пътници годишно (в сравнение с нарастване на трафика от 11,1 милиона, 11 милиона и 11,5 милиона съответно през 2003, 2004 и 2005 г.). Капацитетът на едно летище е трудно измерим, тъй като той зависи от максималния капацитет на различните инфраструктурни елементи. За неговото измерване не винаги е подходящ максималният брой на пътниците, а понякога например максималният брой движения на въздухоплавателни средства. Освен това в случаи, в които съответният показател е броят на пътниците, максималният пътнически трафик на час съответства на горния праг за максимален брой пътници на час, а не на максималния брой пътници на година. Причината за това е, че пътническият трафик често варира съществено между върховите и второстепенните моменти (часове и дни), както и че той може да е подчинен на сезонни колебания. По тази причина е възможно предходните данни да не дават пълна картина за натоварването на капацитета на Schönefeld и Tegel. Освен това е възможно едно летище в определени случаи на практика да надхвърли теоретичния си капацитет (например като се обработват повече пътници от предвидения максимален пътникопоток на час). Това обаче може да въведе до възникването на незадоволителни условия (дълго време на чакане, закъснения и т.н.). Безспорен е обаче фактът, че по време на обсъждания период летище Tegel е имало почти пълно натоварване, докато летище Schönefeld далеч не е изчерпвало своя капацитет.

([10]) Опорният ползвател е водеща авиокомпания на едно летище (по отношение на пътническия трафик), чието име и репутация привличат други авиокомпании, които се установяват на въпросното летище, и по този начин се постига по-нататъшно увеличение на пътническия трафик.

свидетелства вече посоченият факт, че в периода от 1991 г. до 2003 г. броят на пътниците на летище Schönefeld се е увеличил само с 600 000 пътници, докато за същия период на летище Tegel той се е увеличил с 4,4 милиона пътници.

(25) Това е дало повод за обсъждания как би могла да бъде подобрена стратегически икономическата ситуация на летище Schönefeld преди откриването на летище BER. Възможността за временно закриване на летището не е била взета предвид. Предмет на стратегическите разсъждения са били обаче наред с другото размерът на летищните такси, както и тяхното определяне с оглед на увеличаването на транспортния трафик.

(26) В Германия таксите, които летищата изискват от авиокомпаниите за предоставени летищни инфраструктурни услуги, се изчисляват въз основа на тарифата за таксите на съответното летище. Тарифите за таксите се публикуват в германския официален вестник за въздухоплаването *Nachrichten fuer Luftfahrer* (Известия за въздушните превозвачи). Всяко летище изготвя своя собствена тарифа за таксите и трябва да уведоми за нея компетентните органи на гражданското въздухоплаване на съответната федерална провинция.

(27) От 2003 г. на летище Schönefeld са били в сила различни тарифи за таксите. В периода от 1 август 2003 г. до 30 април 2004 г. е имало обща тарифа за таксите на летищата Tegel, Tempelhof и Schönefeld („тарифа за летищните такси от 2003 г.“). Привлекателността на тази тарифа за летищните такси се е смятала за недостатъчна, тъй като тя не е стимулирала авиокомпаниите да откриват нови въздушни маршрути от и до Берлин или да увеличават честотата на полетите.

(28) В този контекст през 2003 г. съдружниците в FBS възложиха на консултантско дружество ([…] — „консултантското дружество“) разработването на стратегия за подобряване на финансовата ситуация на летище Schönefeld до откриването на летище BER, която да бъде изпълнена в кратки срокове.

(29) Съгласно анализа на консултантското дружество в Берлин е съществувал потенциал за значително разгръщане на въздушния трафик по множество причини. Съгласно оценките на консултантското дружество регионът на обслужване (catchment area) Берлин е обхващал до 10 милиона възможни пътници годишно. Консултантското дружество е установило редица структурни фактори, облагодетелстващи разгръщането на въздушния трафик. Основните фактори включват установяването на многобройни фирмени седалища на големи многонационални предприятия, фактът, че Берлин е най-големият университетски град в Германия и център на „етнически трафик“ ([11]), както и обстоятелството, че през първите години на 21-ви век Берлин е считан за развиваща се столица и за притегателен туристически център ([12]). Консултантското дружество посочва, че в сравнение с други летища на столици през 2003 г. Берлин още е притежавал значителен потенциал за установяване на нискотарифни превозвачи (Low-Cost-Carrier (LCC) и за растеж на техния трафик.

(30) По същото време трафикът на нискотарифни превозвачи в цяла Европа бележи значителен растеж ([13]). Съгласно различни анализи трафикът на нискотарифни превозвачи се е дължал предимно на нови пътници, така че е могло да се разчита на съответен пътникопоток в допълнение към обичайния трафик. Според прогнозата на консултантското дружество потенциалът за допълнителен трафик на нискотарифни превозвачи на летище Schönefeld е възлизал краткосрочно, т. е. между 2003 г. и 2005 г., на увеличение с 600 000 до 900 000 допълнителни пътници годишно, както и средносрочно, т.е. между 2005 г. и 2010 г., на 300 000 допълнителни пътници годишно.

(31) Освен това консултантското дружество е установило, че за изпълнението на стратегия за установяване на нискотарифни превозвачи на летище Schönefeld биха били необходими само ограничени корекции и то не би налагало широкомащабни инвестиции в инфраструктурата или съществени изменения в съществуващата инфраструктура.

(32) Поради това консултантското дружество препоръча изпълнението на такава стратегия („стратегията за нискотарифните превозвачи“). За целите на нейното осъществяване беше предложена комбинация от отстъпки за брой пътници върху летищните такси и финансови стимули ([14]).

(33) FBS реши да изпълни стратегията за нискотарифните превозвачи (и за тази цел прие нова тарифа за таксите („тарифата за таксите от 2004 г.“). За разлика от тарифата за таксите от 2003 г. тази тарифа за таксите беше създадена специално за летище Schönefeld. Новата тарифа за таксите бе приета на 30 април 2004 г. и влезе в сила на 1 май 2004 г. В нея се предвиждаха следните видове такси:

а) такси за излитане и кацане, основаващи се по-специално на максималното тегло на самолета при излитане;

([11]) „Етническият трафик“ се дължи на жители, които произхождат от далечни страни и пътуват редовно по въздух до родните си страни или на които гостуват приятели, респ. роднини, пристигащи от тези страни също така по въздух. В Берлин живеят големи групи от имигранти от първо и второ поколение.

([12]) Към тогавашния момент Берлин е бил третата по големина туристическа цел в Европа с най-големия брой нощувки в Германия и голям дял на дневните туристи.

([13]) През първите години на 21-ви век трафикът на LCC в Европа нараства ежегодно, което може да се обясни с печелившата експанзия на лидерите в бранша Ryanair и easyJet, както и на редица нови авиокомпании.

([14]) За по-подробно описание на оценката на консултантското дружество вж. раздел 7.2.1.

б) такси за пътници на базата на броя на излитащите пътници и дестинацията на полета;

в) такси за паркиране на самолетите, базиращи се на максималното тегло на самолета при излитане, както и на продължителността на ползване на паркинг местата.

(34) Тарифата за таксите съдържаше различни механизми за финансови стимули:

а) „отстъпка за брой пътници“, в рамките на която таксите за пътниците са били възстановявани въз основа на броя на превозените пътници, както следва:

Таблица 3

Отстъпка за брой пътници съгласно тарифата за таксите от 2004 г.

Брой на пътниците за година	Процент на възстановяване (%)
над 50 000	5
над 100 000	10
над 150 000	15
над 250 000	20

б) стимул за растеж под формата на „стимул за дестинация“ и „стимул за честота“, които са предоставяни за откриването на нови маршрути от летище Schönefeld и за създаването на допълнителни честоти по съществуващи маршрути от летището. Размерът на стимула за дестинация е възлизал през първата година на 80 %, през втората година на 60 %, през третата година на 40 % и през четвъртата година на 20 % от основната тарифа на федералната провинция (която се определя като сумата от действащите такси за излитане и кацане и таксите за пътници за съответните движения на въздухоплавателни средства). Размерът на стимула за честота е възлизал през първата година на 60 % и през втората година на 40 % от основната тарифа на федералната провинция. Определянето на точните условия е било предмет на двустранно споразумение между FBS и авиокомпанията.

(35) Тарифата за таксите от 2004 г. беше отново променена през юли 2005 г. Съгласно това изменение авиокомпаниите са могли да получават стимула за дестинация, когато започнат да обслужват нови маршрути от берлинската летищна система, т.е. маршрути до дестинации, които преди това не са били обслужвани пряко от Берлин. За разлика от това, преди изменението стимулът за дестинации се е прилагал за нови маршрути от летище Schönefeld дори и когато същият маршрут е бил обслужван чрез директни полети от други берлински летища.

(36) На 19 януари 2006 г. бе приета нова тарифа за таксите („тарифата за таксите от 2006 г.“), която влиза в сила с обратно действие от 1 януари 2006 г. В сравнение с тарифата за таксите от 2004 г. се премахва стимулът за честота. Тарифата за таксите от 2006 г. по същество предвижда три различни финансови стимула: „стимул за растеж“ ([15]), т.е. стимул във връзка с повишаването на товаро- или пътникопотока на въздухоплавателно движение, „стимул за дестинация“ за разкриването на нови директни маршрути от Берлин до летище на нова дестинация, както и „отстъпка за брой пътници“.

(37) Съгласно тарифата за таксите от 2006 г. при откриването на нов маршрут от Берлин авиокомпаниите е трябвало да избират между стимула за дестинация и стимула за растеж, като този избор е трябвало да бъде направен преди откриването на новия маршрут и това еднократно решение е било задължително.

(38) През първия планиран период на полетите след откриването на новия маршрут стимулът за дестинация възлиза на 80 %, през втория планиран период на полетите — на 60 %, през третия планиран период на полетите — на 40 %, през четвъртия планиран период на полетите — на 20 % и през петия планиран период на полетите — на 10 % от основната тарифа на федералната провинция. Освен това авиокомпаниите са се задължили да върнат стимула за дестинация, ако се откажат от новия маршрут преди изтичането на петия планиран период на полетите: през първия планиран период на полетите — 60 % от платимата основна тарифа на федералната провинция, през втория планиран период на полетите — 40 %, през третия планиран период на полетите — 20 %, през четвъртия планиран период на полетите — 10 % и през петия планиран период на полетите — 0 %.

([15]) Този „стимул за растежа“ се различава от „стимула за растеж“ съгласно тарифата за таксите от 2004 г.

(39) Авиокомпаниите са могли да кандидатстват за стимул за растежа, когато достигнат по-висок товаро- или пътникопоток на въздухоплавателно движение в сравнение с предходната година. Стимулът за растеж е изчисляван посредством скалата, установена в тарифата за таксите, според размера на постигнатия растеж. Това е довело до низходящо градиране на отстъпките върху летищните такси. Стимулът за растеж е бил ограничен за максимален срок от пет години.

(40) „Отстъпката за брой пътници“ е била само леко изменена и разширена в сравнение с тарифата за таксите от 2004 г. Съгласно тарифата за таксите от 2006 г. отстъпката за брой пътници е преименувана на „стимул за обем“ и се изразява във възстановяване на таксите за излитане и кацане и таксите за пътниците в зависимост от броя на превозените пътници. Размерът на отстъпките е, както следва:

Таблица 4

Стимул за обем: отстъпки съгласно тарифата за таксите от 2006 г.

Брой на пътниците за година	Процент на възстановяване (%(
над 50 000	5
над 100 000	10
над 250 000	15
над 500 000	20
над 1 милион	30
над 2 милиона	40

3.3. **Индивидуални договори, сключени между FBS и някои авиокомпании**

3.3.1. *Установяване на авиокомпания easyJet като опорен ползвател на летище Schönefeld*

(41) В хода на изпълнението на стратегията за LCC на летище Schönefeld през 2003 г. FBS е започнала преговори с easyJet Airline Company Ltd. (easyJet), която е искала да разположи нова база в континентална Европа. В замяна срещу привлекателни летищни такси и други финансови стимули easyJet е предложила установяването на четири самолета през първата година от дейността си на това летище (2004 г.), последвано от шест самолета през втората година, както и по още един самолет на година през периода 2006—2009 г. По данни на Германия FBS е разглеждала това като възможност да привлече като опорен ползвател на летище Schönefeld един вече наложил се на пазара нискотарифен превозвач.

(42) На 19 декември 2003 г. FBS и easyJet са сключили договор („договорът с easyJet от 2003 г.“) с посочените по-горе условия. С договора е била определена специална структура на таксите за авиокомпания easyJet, която се е различавала от действащата тарифа за таксите. В нея са определени само такси на базата на броя на излитащите пътници. Освен това с договора е въведена система на отстъпки, която се е основавала на броя на допълнителните пътници, превозвани от авиокомпания easyJet през съответната година в сравнение с предходната година. Тази специална система за отстъпки е възприета по-късно в тарифата за таксите от 2006 г. под названието „стимул за растеж“ (вж. съображения 36—39). Освен това FBS и easyJet са договорили стимул за дестинация под формата на еднократно плащане в размер на […] EUR за всяка нова дневна ротация (честота), предлагана от easyJet. Основаващите се на тази система плащания обаче са прекратени през 2004 г. В рамките на системата подкрепа са получили общо 19 нови дневни ротации, изпълнени от easyJet.

(43) Срокът на сключения между FBS и easyJet договор е бил първоначално 10 години с възможността за easyJet да продължи договора с нови 10 години. На 11 септември 2007 г. FBS и easyJet са сключили договор за изменение („договор за изменение с easyJet от 2007 г.“), с който са променени срока и някои други условия на първоначалния договор. С този договор за изменение срокът на договора с easyJet от 2003 г. в неговия изменен вариант е ограничен до откриването на летище BER (предвидено тогава за 2011 г.). По отношение на летищните такси договорът за изменение с easyJet от 2007 г. е съдържал „динамична“ препратка към общата тарифа за таксите на летището ([16]). Съобразно с това действащата на летище Schönefeld тарифа за таксите е била в сила по всяко време и за easyJet, дори ако FBS би решила да промени тарифата за таксите след сключването на договора.

([16]) Тази препратка се отнася за размера на летищните такси, както и за системата на отстъпки и други финансови механизми за стимулиране, предвидени в тарифата за таксите.

(44) В периода от 2003 г. до 2006 г. трафикът на авиокомпанията easyJet на летище Schönefeld значително се е увеличил. easyJet успява да увеличи броя на разположените на база на летище Schönefeld самолети дори по-бързо, отколкото е уговорено чрез договора с FBS. В резултат на това през януари 2006 г. летище Schönefeld се превръща в най-голямата база на авиокомпанията easyJet извън Обединеното кралство.

(45) Това обстоятелство е онагледено в таблица 5, която показва развитието на трафика на авиокомпанията easyJet на летище Schönefeld (съответно в абсолютни стойности и като процентен дял от общия брой пътници на Schönefeld между 2004 г. и 2010 г.).

Таблица 5

Развитие на трафика на авиокомпания easyJet на летище Schönefeld между 2004 г. и 2010 г.

Развитие на броя на пътниците на easyJet							
	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Дял на пътниците на easyJet в общия пътникопоток на летище Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Установяване на други авиокомпании на летище Schönefeld*

(46) Наред с установяването на авиокомпанията easyJet като опорен ползвател FBS е положила усилия за спечелването на други нискотарифни превозвачи. В хода на тези усилия са сключени индивидуални договори със следните нискотарифни превозвачи: Germanwings GmbH (Germanwings), Ryanair Limited (Ryanair), Volare Airlines S.p.A. (Volare), V-Bird Airlines B.V. (V-Bird), Norwegian Air Shuttle AS (Norwegian Air Shuttle), Icelandair Reykjavik Airport (Icelandair), както и с авиокомпанията Aer Lingus Limited (Aer Lingus), която за целите на настоящото решение се разглежда като нискотарифен превозвач ([17]).

(47) В случая на Ryanair и Germanwings са сключени два последващи договора през 2003 г. и през 2004 г.

(48) Договорите с Ryanair, Volare и V-Bird, както и първият договор с Germanwings са сключени преди приемането и деня на влизане в сила на тарифата за таксите от 2004 г. (вж. съображение 33). В тези договори са описани обслужваните от летище Schönefeld маршрути и съответните честоти. Договорите са предвиждали финансови стимули под формата на плащания за отделните авиокомпании, които са договорени, за да бъдат убедени тези авиокомпании да започнат да обслужват летище Schönefeld или да разширят своята дейност, без да е необходимо да чакат приемането на нова тарифа за таксите с финансови стимули. Тези плащания са обвързани с условието, че авиокомпаниите трябва да изпълнят определен минимален дял от планираните полети в рамките на предвиденото в договора ([18]). Първият договор с Ryanair е предвиждал плащане в размер на […] милиона EUR за една година (продължителност на договора). Договорите с V-Bird и Volare са съдържали плащания в размер на по […] милиона EUR за три години, низходящо градирани в годишни траншове. В първия договор с Germanwings е било определено плащане под формата на низходяща отстъпка върху дължимите летищни такси за период от три години. Освен това е договорено, че FBS ще поеме разноските за маркетингова дейност в размер на […] EUR годишно.

(49) Другите договори, сключени със или след влизането в сила на тарифата за таксите от 2004 г., са се основавали по същество на същите принципи. В тези договори са описани също така обслужваните от летище Schönefeld маршрути и съответните честоти. По този начин въпросните авиокомпании са могли да се възползват от различни финансови стимули. Договорите обаче са съдържали „динамична“ препратка към общата тарифа за таксите на летището. Съобразно с това действащата на летище Schönefeld тарифа за таксите е била в сила по всяко време и за въпросната авиокомпания, дори ако FBS би променила тарифата за таксите след сключването на договора ([19]). Договорите са съдържали клаузи, според които предоставянето на определени стимули, предвидени съгласно тарифата за таксите, е било обвързано с условието авиокомпанията да извърши определена минимална част от полетите, планирани в рамките на предвиденото в договора. Освен това в някои от тези договори се предвижда FBS да отпуска субсидии за

([17]) Таблица 6 съдържа преглед на отделните споразумения.

([18]) Например, плащането на уговорената с договор субсидия на Germanwings е било обвързано с условието Germanwings да изпълни минимум […] % от полетите, планирани в рамките на проектираната експлоатация.

([19]) Същият подход е бил следван в договора за изменение с easyJet от 2007 г. (вж. съображение 43).

дялово финансиране на разноските за маркетинг на въпросните авиокомпании. В договора с Norwegian Air Shuttle например е била предвидена една еднократна субсидия в размер на […] EUR от страна на FBS за покриване на доказуемите разноски за маркетинг на авиокомпанията. На Aer Lingus и Icelandair също така са били предложени еднократни плащания в размер на […] EUR, съответно […] EUR за финансиране на част от техните маркетингови разходи.

(50) Следващата таблица съдържа преглед на сроковете на различните договори.

Таблица 6

Срокове на договорите между FBS и нискотарифните превозвачи

Авиокомпания/договор	Дата на сключване на договора	Предвиден срок на договора [1]
Ryanair (първи договор)	31 март 2003 г.	1 май 2003 г. до 30 април 2004 г.
Ryanair (втори договор)	28 април 2004 г.	1 май 2003 г. до 30 април 2008 г.
Germanwings (първи договор)	14 октомври 2003 г. [2]	26 октомври 2003 г. до 31 октомври 2006 г.
Germanwings (втори договор)	23 декември 2004 г.	1 май 2004 г. до 30 април 2008 г.
Volare	22 октомври 2003 г. [3]	26 октомври 2003 г. до 31март 2007 г. [4]
V-Bird	3 ноември 2003 г. [5]	3 ноември 2003 г. до 3 ноември 2007 г. [6]
Icelandair	6 юни 2004 г.	6 юни 2004 г. до 31 март 2009 г.
Norwegian Air Shuttle	17 май 2004 г.	29 март 2004 г. до 31 март 2009 г.
Aer Lingus	13 май 2004 г.	30 март 2004 г. до 31 март 2009 г.

[1] Някои договори са се прилагали с обратно действие. Това се отнася например за втория договор с Germanwings, който е бил за срок от датата на влизане в сила на тарифата за таксите от 2004 г. Това се отнася също и за втория договор с Ryanair, който е заместил първия договор с Ryanair и е бил в сила с обратно действие от 1 май 2003 г., датата, на която е влязъл в сила първият договор с Ryanair.

[2] Малко преди това (на 29 септември 2003 г.) е бил подписан договор между FBS и Germanwings, който е следвало да влезе в сила от 26 октомври 2003 г. Той обаче е бил заменен с договора от 14 октомври 2003 г., преди да е влязъл в сила. Поради това договорът от 29 септември 2003 г. никога не е намерил приложение.

[3] На 22 октомври 2003 г. FBS и Volare са подписали два договора, „главния договор“ и „допълнителния договор“. За целите на това решение тези два договора се разглеждат като един единствен договор.

[4] Volare е преустановила дейността си на летище Schönefeld през 2004 г.

[5] На 3 ноември 2003 г. FBS и V-Bird са подписали два договора, „главен договор“ и „допълнителен договор“. За целите на това решение тези два договора се разглеждат като един-единствен договор.

[6] V-Bird обаче е преустановила дейността си на летище Schönefeld през 2004 г.

Източник: приложения 16 и 20 към становището на Германия от 4 октомври 2007 г. след откриване на формалната процедура по разследване.

(51) Таблица 7 онагледява развитието на трафика на въпросните авиокомпании на летище Schönefeld между 2003 г. и 2010 г.

Таблица 7

Развитие на броя на пътниците на нискотарифните превозвачи, които бяха предмет на проучването в периода от 2003 г. до 2010 г.

Развитие на броя на пътниците на авиокомпании с индивидуални договори в периода от 2003 г. до 2010 г.

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Airshuttle	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Развитие на броя на пътниците на авиокомпании с индивидуални договори в периода от 2003 г. до 2010 г.

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Aer Lingus	—	31 992	96 991	119 750	133 014	142 728	133 670	123 269
Icelandair	—	7 000	12 937	15 395	20 027	21 582	9 655	8 609
Volare	19 240	138 828	—	—	—	—	—	—
V-Bird	10 978	95 925	—	—	—	—	—	—
Общ дял на тези авиокомпании в трафика на летище Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Като цяло изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи е довело до драстично нарастване на трафика на летище Schönefeld. Както следва от таблица 1, броят на пътниците почти се е удвоил между 2003 г. и 2004 г. (нарастване от 1,7 милиона на 3,3 милиона). Също и след този период броят на пътниците се е увеличил значително и достигнал през 2005 г. 5 милиона, а през 2006 г. 6 милиона пътници. Между 2003 г. и 2009 г. броят на пътниците се е увеличил четворно.

3.4. **Терминал Б и отдаване под наем на помещения в този терминал на easyJet**

(53) На летище Schönefeld терминалите Б и А са физически свързани един с друг и образуват заедно Северния терминал. По отношение на капацитета терминал Б е един от най-малките терминали на летище Schönefeld. Болшинството пътници и авиокомпании използват значително по-големия терминал А. На терминал Б се намират само дейностите проверка (check-in) на пътници и багаж, както и контролът на безопасността на пътниците. Всички останали части от процеса на обработване на пътниците се извършват на съседния терминал А. Към тях спадат изчакването преди отлитането, подготовката за качване в самолета, както и самото качване. Освен това всички пристигания на пътници и на техния багаж се извършват на терминал А.

(54) За да се подготви за значителния допълнителен трафик, който се е очаквал на летище Schönefeld вследствие на договора с easyJet от 2003 г., през март 2004 г. FBS сключва с нея още един договор. С този договор („договор за наем с easyJet от 2004 г.“) FBS е предоставила на easyJet изключителното право на ползване за гишетата за регистрация и проверка на пътниците и помещенията за екипажите на терминал Б на летище Schönefeld. Договорените плащания на наем е следвало да бъдат извършвани отделно от плащането на летищните такси. Освен това договорът е предоставил на авиокомпанията easyJet право на „брандинг“, т. е. поставянето на запазената марка на авиокомпанията в някои участъци.

(55) В периода от 2004 г. до 2007 г. авиокомпанията easyJet е наела площ от около […] m^2 под формата на офис площи и гишета за регистрация и проверка на пътниците, това съответства на […] % от общата площ на терминал Б. През месец февруари 2008 г. авиокомпанията easyJet се е преместила в отделни офис помещения, с което използваната на терминал Б офис площ е намаляла на […] m^2.

(56) Отворените пространства на терминал Б, включително зали и коридори, както и намиращите се там кафенета може да бъдат използвани и от пътници на други авиокомпании, тъй като няма пространствено разделяне между терминал А и терминал Б.

(57) Обработването на пътниците на терминал Б се различава от обработването на други терминали по един технически аспект на оборудването за безопасност на системата за обработване на багажа. Въведената на терминал Б система разполага с вграден рентгенов уред за контрол на багажа. На терминал А рентгеновият контрол се извършва непосредствено при влизането на пътниците в участъка за регистрация и проверка. Според Германия съоръжението на терминал Б съответства на съоръжението на терминал А по отношение на техническата ефективност на системата за обработване на багажа.

3.5. **Мерки, които са предмет на официалната процедура по разследване**

(58) Следните мерки са предмет на официалната процедура по разследване:

— договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата („мярка 1“), за потенциален бенефициент на който съгласно решението за откриване се счита FBS,

— определената в договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г. уредба за таксите („мярка 2“) с потенциален бенефициент авиокомпания easyJet,

— условията, включително отстъпки върху летищни такси и различни финансови стимули, които са били предложени на голям брой нискотарифни превозвачи в рамките на договорите, посочени в таблица 6 (обозначени по-нататък общо като „мярка 3“), като за техни потенциални бенефициенти се считат Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus и Icelandair,

— договорът за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г. („мярка 4“) с потенциален бенефициент easyJet.

4. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

4.1. **Мярка 1: договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата**

(59) В решението за откриване Комисията отбеляза, че в продължение на известен период от време летище Schönefeld е реализирано загуби и че понастоящем това продължава. Освен това тя установи, че един от най-важните инструменти за оцеляването на FBS се състои в това да покрива тези загуби чрез реализираните от BFG печалби. Комисията стигна до предварителното заключение, че от това кръстосано субсидиране, основаващо се на договора за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата, за FBS е произтекло икономическо предимство, което тя може би не би получила при нормални пазарни условия. Според Комисията това икономическо предимство е селективно, тъй като то е от полза само за едно предприятие. Освен това то нарушава конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

(60) По-нататък Комисията стигна до предварителното заключение, че това икономическо предимство е финансирано от държавни средства и следователно следва да се припише на държавата. По отношение на държавните средства Комисията подчерта, че FBS е публично дружество, чиито съдружници са германското федерално правителство и две федерални провинции. Освен това осем от дванайсет членове на надзорния съвет представляват германски публични органи. Поради това Комисията застъпи мнението, че средствата на FBS трябва да се разглеждат като държавни средства. Относно вменяването на мярка 1 на държавата Комисията подчерта по-специално вида на дейностите на FBS и посочи, че летищата имат съществено значение в различни политически сфери и че по принцип публичните органи „не отсъстват“, когато операторът на едно летище взема решения по отношение на дългосрочното развитие на съответната инфраструктура.

(61) Поради това Комисията счете, че разглежданата мярка може да представлява държавна помощ. Тя изрази съмнения по отношение на съвместимостта на тази потенциална помощ с вътрешния пазар, и по-специално въз основа на дерогацията съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. В това отношение Комисията установи, че при въпросната мярка се касае за оперативна помощ, доколкото тя може да се определи като държавна помощ, че тя не изглежда необходима за постигането на цел от обществен интерес и пропорционална и че не е свързана с процес на преструктуриране. Освен това Комисията изрази съмнения по отношение на съвместимостта на мярката с разпоредбите на член 106, параграф 2 от ДФЕС и посочи, че германските органи не са доказали, че на FBS са били възложени услуги от общ икономически интерес. Освен това Комисията се позова на точки 34 и 35 от Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, обслужващи регионални летища („насоките за въздухоплаването“) ([20]), съгласно които цялостното управление на летището може само в извънредни случаи да се счете за услуга от общ икономически интерес.

4.2. **Мярка 2: договор с авиокомпанията easyJet от 2003 г.**

(62) В решението за откриване Комисията посочи, че заплащаните от авиокомпанията easyJet летищни такси са били значително по-ниски от таксите, предвидени в действащата тарифа за таксите. Освен това Комисията подчерта, че отстъпките, предоставяни на другите нискотарифни превозвачи на летище Schönefeld, наистина са се основавали на съответната действаща тарифа за таксите. Въпреки това договорът с авиокомпанията easyJet от 2003 г. не е предвиждал такава „динамична“ препратка към тарифата за таксите. Поради това Комисията застъпи предварителното становище, че договорът с авиокомпанията easyJet от 2003 г. представлява селективно предимство за easyJet, което по всяка вероятност нарушава конкуренцията и възпрепятства търговията между държавите членки.

(63) Освен това Комисията стигна до предварителното заключение, че тази мярка е финансирана от държавни средства и може да бъде вменена на държавата, наред с другото, въз основа на аргументацията, посочена по отношение на мярка 1, която се отнася също и за мярка 2. Освен това Комисията посочи, че за сключването на договори от типа, сключен с авиокомпанията easyJet и с други нискотарифни превозвачи, по всяка вероятност е било необходимо разрешението на надзорния съвет, мнозинството от членове на които са представители на публични органи. Комисията отбеляза освен това, че публикуваната от FBS тарифа за таксите е трябвало да бъде одобрена от Министерството на градското развитие, жилищното настаняване и транспорта на федерална провинция Бранденбург. Тези аспекти бяха разглеждани като по-нататъшни признаци за това, че мярка 2 (и мярка 3) трябва също да бъдат вменени на държавата. Освен това Комисията посочи, че министър-председателят на федерална провинция Бранденбург е бил член на надзорния съвет на FBS и също така, че Министерството на градското развитие, жилищното настаняване и транспорта му е било подчинено.

([20]) ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

(64) В допълнение Комисията изрази съмнение по отношение на съвместимостта на мярката с вътрешния пазар, доколкото тя може да бъде определена като държавна помощ, и по-специално с оглед на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването.

4.3. **Мярка 3: договори с други нискотарифни превозвачи**

(65) В решението за откриване Комисията обясни, че от установената на летище Schönefeld уредба за отстъпки за повишаване на въздушния трафик са се ползвали само някои авиокомпании, и подчерта недостатъчната прозрачност на тази система за отстъпки. Комисията посочи, че някои от проучените договорености за таксите са били договорени по време, когато действащата тарифа за таксите не е съдържала нормативни договорености за намаления, и че тарифата за таксите от 2004 г. е била разработена специално за да се създаде с обратно действие правна основа за тези договорености. Според Комисията договореността за отстъпки, предвидена съгласно тарифата за таксите от 2004 г., не е могла да влезе в сила законосъобразно, тъй като тарифата за таксите от 2004 г. е била одобрена от компетентния орган само с уговорката, че Европейската комисия ще бъде уведомена за съответните договорености за отстъпки, като такова уведомяване не се е състояло ([21]). С оглед на тези факти Комисията стигна до предварителното заключение, че разглежданите договорености са предоставили на въпросните авиокомпании селективно предимство. Освен това Комисията счете, че това икономическо предимство по всяка вероятност нарушава конкуренцията и възпрепятства търговията между държавите членки.

(66) По отношение на използването на държавни средства при мярка 3 и вменимостта на тази мярка на държавата Комисията приведе същите доводи, както за договора с easyJet от 2003 г.

(67) В заключение Комисията изрази съмнение по отношение на съвместимостта с вътрешния пазар на разглежданите договорености, доколкото те може да бъдат считани за държавна помощ, и по-специално с оглед на разпоредбите в Насоките за въздухоплаването.

4.4. **Мярка 4: договор за наем с авиокомпания easyJet от 2004 г.**

(68) По отношение на споразумението между FBS и авиокомпанията easyJet за ползване на терминал Б на летище Schönefeld в решението за откриване Комисията посочи съдебното решение на Областния съд Потсдам ([22]). Областният съд е установил, че на авиокомпанията easyJet е било предоставено изключителното право на ползване на цял терминал (терминал Б) и че всички други авиокомпании, които са били разположени по-рано на този терминал, е трябвало да го напуснат. Този терминал предлага различни предимства, които липсват при останалите терминали на летище Berlin-Schönefeld. Така например той разполага със система за обработване и транспорт на багажа с няколко нива, която позволява значително по-бърза обработка, отколкото транспортните системи на останалите терминали, ограничени само на едно ниво.

(69) Според Комисията Областният съд е установил, че не е имало основание на авиокомпанията easyJet да се предоставя изключително право на ползване на терминал Б. Други авиокомпании, които също така са обслужвали летище Berlin-Schönefeld, са обработвали също толкова пътници и са предлагали подобен брой маршрути на летище Schönefeld като easyJet. Освен това Комисията застъпи мнението, че размерът на наема, начислен от страна на FBS по отношение на авиокомпанията easyJet, в размер на […] EUR месечно е под обичайния пазарен наем.

(70) Поради това Комисията застъпи предварителното становище, че договорът за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г. представлява селективно предимство за easyJet. Освен това Комисията счете, че това икономическо предимство по всяка вероятност нарушава конкуренцията и възпрепятства търговията между държавите членки.

(71) По отношение на използването на държавни средства при мярка 4 и вменяването на тази мярка на държавата Комисията приведе същите доводи, както за договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г.

(72) В заключение Комисията изрази съмнение по отношение на съвместимостта на мярката с вътрешния пазар, доколкото тя може да бъде разглеждана като държавна помощ, и по-специално с оглед на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването.

5. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

5.1. **Авиокомпания Air France**

(73) По данни на авиокомпания Air France намалените такси, събирани от FBS на летище Schönefeld, не представляват обща мярка, тъй като в този случай не е извършено необходимото публично обявяване. Освен това срокът на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. (20 години) е в противоречие с практиката от решения на Комисията. В допълнение според Air France няма обективно оправдание за дългосрочна финансова помощ и не може да се докаже наличието на стимулиращ ефект.

([21]) За обосноваването на това предварително заключение Комисията посочи Решение на Областния съд Потсдам от 20 октомври 2004 г. (дело №: 2 O 70/04, страница 5).

([22]) Решение на Областния съд Потсдам от 20 октомври 2004 г. (Дело №: 2 O 70/04).

(74) По отношение на използването на терминал Б от easyJet авиокомпания Air France застъпи мнението, че се касае за единствения терминал, който е предвиден за изключителното ползване от една авиокомпания. Договорът за наем с авиокомпания easyJet от 2004 г. не е бил предмет на тръжна процедура. easyJet е единствената авиокомпания, която може да предложи удобно и надеждно издаване на багажа.

5.2. **Авиокомпания Lufthansa**

(75) Авиокомпания Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) посочи в своето становище, че бизнес развитието на трите берлински летища (Tegel, Schönefeld и Tempelhof) е протичало извънредно положително и доходността от оборота през последните три години е възлизала на […] %. По мнение на авиокомпания Lufthansa летище Schönefeld е било субсидирано чрез авиокомпаниите, оперирващи от летище Tegel.

5.3. **Авиокомпания Germania**

(76) Germania Fluggesellschaft mbH (Germania) застъпи становището, че в резултат на договора за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата между FBS и BFG предлаганите на летище Schönefeld предимства са финансирани от пътниците на летище Tegel. Според авиокомпания Germania се получава кръстосано субсидиране от начина на изчисляване на летищните такси, както и от връзките между операторите на летищата Schönefeld и Tegel, които според Germania трябва да се окачествят като тайно споразумение. Становището на авиокомпания Germania е, че FBS не е реагирала по отношение на компенсирането на загуби като инвеститор в условията на пазарна икономика. Авиокомпания Germania смята, че е малко вероятно разходите на FBS на летище Schönefeld да са могли да бъдат покрити от експлоатацията.

(77) Авиокомпания Germania изтъкна, че в резултат на индивидуални договори за летищни такси авиокомпаниите на летище Schönefeld са получавали оперативни помощи. Освен това според авиокомпания Germania тарифата за таксите от 2004 г. не е била нито одобрена, нито публикувана.

(78) Според авиокомпания Germania наемът, събиран от авиокомпания easyJet за ползването на терминал Б, не е съответствал на пазарната цена. Това е равностойно на привилегировано третиране и държавна помощ. Изключителното използване на целия терминал е позволило на авиокомпания easyJet да предлага по-ефективно обслужване, докато други авиокомпании не са имали тази възможност.

5.4. **Авиокомпания DBA**

(79) По данни на DBA Luftfahrtgesellschaft (DBA), нискотарифен авиопревозвач и дъщерно предприятие на Air Berlin (прекратила експлоатация през 2008 г.), ценовата конкуренция на берлинския пазар за въздушен транспорт е била особено силна. С изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи на летище Schönefeld, и особено с навлизането на Germanwings и easyJet условията на конкуренция са се изострили още повече. По този начин оперирващите от летище Tegel авиокомпании са попаднали под натиск, между тях предимно нискотарифните превозвачи, като например Air Berlin/DBA.

(80) Според авиокомпания DBA наемът, заплащан от easyJet за терминал Б, не е съответствал на пазарната цена. Освен това изключителното ползване на транспортната система за багажа на терминал Б е представлявало привилегировано третиране, което е съществено с оглед на правилата за държавната помощ.

5.5. **Асоциация на европейските авиокомпании (Association of European Airlines)**

(81) Асоциацията на европейските авиокомпании (Association of European Airlines, AEA), представляваща интересите на европейски авиокомпании, е на мнение, че кръстосаното субсидиране между летище Tegel и летище Schönefeld, както и между членове на AEA, които са оперирали предимно от летище Tegel, и субсидираните конкурентни авиокомпании със седалище на летище Schönefeld, е дискриминиращо. Според AEA авиокомпаниите, оперирващи от летище Schönefeld, не биха били способни да оцелеят икономически без това антиконкурентно кръстосано субсидиране и таксите на летище Tegel са могли да бъдат значително по-ниски. Поради географската близост на летище Tegel до летище Schönefeld субсидиите не са били необходими от публична гледна точка.

(82) Освен това според мнението на AEA мерките, посочени в решението за откриване, не са обективно оправдани, отстъпките и стимулите са произволни и дискриминационни и следователно те са несъвместими с Насоките за въздухоплаването.

5.6. **Авиокомпания Germanwings**

(83) По данни на авиокомпанията Germanwings поведението на FBS спрямо компанията винаги е било като на частен инвеститор. Въпреки стъпаловидното намаляване на предоставяните отстъпки авиокомпанията Germanwings е изградила своята мрежа от дестинации от летище Schönefeld. Компанията е разчитала, че сключените с FBS финансови споразумения са законосъобразни, и по-специално поради това, че трите берлински летища образуват една единна летищна система.

(84) Germanwings поясни, че летищата Hamburg, Dresden, Leipzig или Lübeck ([23]) не са разглеждани като подходящи конкурентоспособни алтернативи на летище Schönefeld, тъй като авиокомпанията обслужва дестинации преди всичко в рамките на Германия. Предвид кратката продължителност на полетите по вътрешните маршрути посочените летища са твърде отдалечени от Берлин, за да бъдат разглеждани като подходящи алтернативи на летище Schönefeld.

(85) В допълнение авиокомпания Germanwings изтъкна, че наемането на терминал Б от авиокомпанията easyJet е в нарушение на правилата за конкуренция и разпоредбите за държавната помощ, тъй като easyJet не е участвала по никакъв начин във финансирането на терминал Б и отдаването под наем се е състояло без съответна тръжна процедура. Освен това наемната цена е твърде ниска, ако се вземе предвид, че терминал Б за разлика от терминалите A и B разполага с модерна система за обработване и транспорт на багажа.

5.7. **Летище Lübeck**

(86) Летище Lübeck обяви, че не са били регистрирани никакви отрицателни влияния на бизнес стратегията на FBS върху пазара.

5.8. **Авиокомпания Ryanair**

(87) Ryanair застъпи мнението, че по отношение на полетите на къси и средни разстояния няма конкуренция между летищата Dresden, Hamburg и Lübeck, от една страна, и Schönefeld, от друга страна. Разстоянието между Schönefeld и Dresden, Hamburg, съответно Lübeck е твърде голямо за да позволи възникването на подобна конкуренция. Поради това един договор с летище Schönefeld няма никакви влияния върху другите посочени летища.

(88) Ryanair посочи, че таксите, заплащани от нея на летище Schönefeld, съответстват на определените в тарифата за такси, които от своя страна съответстват на стандартната практика в сектора. Договорът с FBS е подобен на договорите, сключени с редица частни летища, и би бил сключен по същия начин с инвеститор в условията на пазарна икономика. Ryanair представи проучване на консултантското дружество […], което се проучват споразуменията между Ryanair и FBS. Изхождайки от един сравнителен анализ на летище Schönefeld с летищата Liverpool и Luton, консултантското дружество е стигнало до заключението, че поведението на FBS спрямо Ryanair съответства на поведението, което се очаква от частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

(89) Според авиокомпания Ryanair Берлин е значим икономически и административен център като Лондон или Милано и следователно важна европейска дестинация. Поради това установени в Берлин авиокомпании могат да бъдат сигурни, че ще има достатъчно пътници, които да желаят да пътуват до тази дестинация.

5.9. **Авиокомпания easyJet**

(90) По отношение на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. easyJet посочва, че инвеститор в условията на пазарна икономика на мястото на FBS също би приложил този вид стратегия. Действително въз основа на мярката FBS е могла да отбележи значително нарастване на броя на пътниците и подобрени годишни резултати.

(91) Освен това авиокомпанията посочи, че наличието на индивидуално споразумение за такси между FBS и easyJet не означава непременно, че са предоставяни дискриминиращи отстъпки. Авиокомпанията застъпи становището, че на други авиокомпании със сравними цели на растеж са предоставени същите условия както на easyJet. Във всеки случай отстъпките са оправдани с оглед на предлаганите от авиокомпания easyJet икономии от мащаба. Повечето от пътниците на летище Schönefeld са клиенти на авиокомпания easyJet и следователно easyJet е допринесла в по-голяма степен за подобряването на резултатите на FBS.

(92) По отношение на използването на терминал Б авиокомпания easyJet посочи, че не се касае за затворен за нея терминал на летището. Действително easyJet е наела отделен сектор за регистрация и проверка на пътници и свързани с него офис помещения в северния терминал на летище Schönefeld. В по-голямата си част обаче този участък е бил обществено достъпен и е бил използван също и от пътниците на други авиокомпании. Към момента на подписване на договора с авиокомпания easyJet на терминал Б е имало достатъчно свободен капацитет. От това не са възникнали щети за други авиокомпании. Компанията easyJet подчерта, че от началото на дейността си на летище Schönefeld през 2004 г. тя е авиокомпанията с най-голям пътникопоток с голяма преднина пред другите авиокомпании. Изключителното използване на определени сектори на терминал Б е по тази причина обективно оправдано.

(93) Освен това системата за обработване на багажа на терминал Б по данни на авиокомпания easyJet е отговаряла само на обичайните технически стандарти и чрез нея easyJet не е получила предимства в сравнение с други авиокомпании.

(94) По отношение на пазарната стойност на терминал Б авиокомпанията easyJet посочи, че заплащаният наем е бил над пазарната стойност на терминал Б, тъй като терминалът не е бил достатъчен да покрие нуждите на easyJet по отношение на капацитета. Поради това сравняването на наема е възможно само със сравними участъци на летище Schönefeld или — по отношение на офисите — с офисни площи в непосредствена близост до летището.

([23]) В решението за откриване тези летища са посочени като примери за летища, за които разследваните мерки биха могли да имат отрицателни въздействия (вж. съображение 151 от решението за откриване).

5.10. **Компанията FBS**

(95) FBS припомни особената ситуация на Берлин, а именно летищната система (състояща се първоначално от три летища) и плановете за строителство на централното летище Berlin-Brandenburg (BER). През 2003 година транспортният капацитет на летище Schönefeld е бил изчерпан едва наполовина, а трафикът на летището не е покривал неговите разходи. По данни на FBS закриването на летище Schönefeld би довело между другото до загуба на разрешението за неговата експлоатация, което е било абсолютно необходимо за експлоатацията на BER.

(96) Компанията FBS посочи, че летищата, назовани от Комисията в решението за откриване като предполагаеми конкуренти, в действителност не са били в конкуренция с летищата на Берлин, тъй като географското разстояние между отделните летища е било твърде голямо.

(97) По отношение на договора за управление и прехвърляне на печалбата FBS се аргументира, че такъв вид договори между предприятия от една група са обичайни в деловия свят. FBS застъпи становището, че прехвърлянето на печалбите между трите берлински летища е един чисто вътрешен въпрос за компанията. Според FBS системата от летища образува една-единствена компания, която преследва общи интереси и е взаимно обвързана чрез дружественото право. Системата от летища представлява един отделен географски и продуктов пазар. Следователно се касае за обичайна пазарна практика, която освен това в настоящия случай е била целесъобразна от икономическа гледна точка.

(98) FBS оспори някои от предварителните заключения в решението за откриване относно използването на държавни средства. Според компанията фактът, че тарифата за таксите трябва да бъде одобрена от съответния публичен орган, не оправдава заключението, че средствата на FBS са били контролирани публично. Според FBS системата на тарифите за таксите се е отнасяла в еднаква степен за публичните и за частните съдружници на летищата и е отчитала публичния интерес към експлоатацията на въздушния транспорт в съответствие с правните норми. По данни на FBS министър-председателят на федералната провинция Бранденбург, който също така е бил член на надзорния съвет на FBS, не е имал правомощия да дава указания на министерството, което е било компетентно да одобрява тарифите за такси. Освен това при определянето на летищни такси правоотношението между летище и авиокомпании подлежи изключително на частното право и е правно обвързващо независимо от разрешението от компетентния орган.

(99) Освен това FBS обясни, че тарифата за таксите има същото действие като общи търговски условия и независимо от всяко официално разрешение съставлява централна съставна част на договора между едно летище и една авиокомпания. тарифата за таксите — включително и съдържащите се в нея отстъпки — е предлагана без разлики на всички авиокомпании от 1 май 2004 г. Индивидуалните договорни уредби са служили единствено за договаряне на двустранни условия за изпълнението на договора и за подробното определяне на цели. Чрез тези договори не са предоставяни никакви особени предимства.

(100) FBS се обоснова, че през 2003 г., след провалилата се приватизация въз основа на различното натоварване на капацитета на двете най-важни берлински летища — почти пълно натоварване на летище Tegel без значителни възможности за разширяване за разлика от значителния свободен капацитет на бъдещото летище BER, разположено в Schönefeld — да предприеме мерки, за да развие трайно и икономически ефективно въздушния транспорт в гъсто населения район Берлин.

(101) Освен това FBS обясни, че в интерес на групата FBS е било необходимо да се запази експлоатацията на летище Schönefeld с оглед на бъдещата експлоатация на летище BER. Според FBS дори едно временно закриване на летище Schönefeld би направило фактически невъзможно постигането на дългосрочната стратегическа цел — експлоатацията на едно централно берлинско летище, разположено в Schönefeld.

(102) По данни на компанията FBS поради това е било необходимо експлоатацията на летище Schönefeld да се провежда по възможно най-ефективния икономически начин в периода между 2003 г. и откриването на летище BER. FBS допълни, че за по-доброто използване на наличните капацитети на летище Schönefeld по предложение на реномирано консултантско дружество е взето решение за осъществяването на стратегията за нискотарифните превозвачи. Тази стратегия се е смятала за икономически най-изгодното решение за FBS, тъй като се е считало за вероятно в краткосрочен план предложената тарифа за таксите с предвидената в нея система на целеви и низходящо градирани финансови стимули да доведе до увеличаване на трафика на летище Schönefeld.

(103) Според FBS стратегията за нискотарифните превозвачи е била извънредно успешна. Броят на пътниците на летище Schönefeld се е увеличил скокообразно, без пътникопотокът на другите берлински летища да намалее. Компанията FBS подчерта, че повишеният трафик е довел до повишени приходи и икономическите трудности са могли бързо да бъдат преодолени. Още през 2006 г. оперативният резултат (EBIT) на FBS за първи път вече е бил положителен. Според FBS е трябвало да се изхожда от това, че тази положителна тенденция е продължила, което е било от значение преди всичко за възможностите за финансиране на новото летище.

(104) FBS посочи, че започналата през 2003 г. стратегическа промяна е била крайно необходима по икономически причини и поведението на FBS е било подобно на поведение на предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика. Бизнес планът, който е залегнал в основата на стратегията за нискотарифните превозвачи, е позволил на FBS да направи прогнозата, че трафикът на летището няма да остане нерентабилен. Компанията FBS препрати към проучването, възложено на одиторската компания […](„проучване на първия експерт“). Това проучване, изготвено през 2007 г., е потвърдило, че изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи (LCC) и въвеждането на съответна тарифа за таксите са били целесъобразни от гледна точка на инвеститор в условията на пазарна икономика.

(105) Компанията FBS заяви, че индивидуалните договори, сключени с определени нискотарифни превозвачи преди влизането в сила на тарифата за таксите от 2004 г., са били необходими, за да предложат на авиокомпаниите стимул да се установят своя база на летище Schönefeld. FBS препрати към второ проучване, възложено на одиторското дружество […], което е било изготвено също през 2007 г. В рамките на това проучване одиторското дружество […] е анализирало рентабилността на различните договори по мярка 3 и е установило, че при сключването на тези договори FBS е имала поведението на предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика. Всички индивидуални договори с различни авиокомпании са били сключени с чисто икономическа мотивация с оглед на краткосрочното подобряване на икономическата ситуация на FBS.

(106) По отношение на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. FBS застъпи становището, че в този случай той е представлявал важна част от осъществяването на стратегията за нискотарифните превозвачи и поради това не представлява държавна помощ. Стратегията за нискотарифните превозвачи е предоставила на авиокомпания easyJet, един от водещите нискотарифни превозвачи в Европа, стимул да установи своя база на летище Schönefeld.

(107) На базата на успешното сключване на договора с авиокомпанията easyJet (разглеждана като „опорен ползвател“) FBS е била в състояние да убеди други авиокомпании да се установят на летище Schönefeld. Договорните отношения с easyJet (включително задължението на авиокомпанията да базира минимален брой самолети на летище Schönefeld) са предоставили на двете страни висока степен на сигурност при планирането и са допринесли значително за повишаването на рентабилността на летище Schönefeld.

(108) FBS се аргументира, че договорът с авиокомпанията easyJet от 2003 г. не се различава фундаментално от тарифата за таксите от 2004 г. и не е довел до недопустимо предоставяне на предимства. Освен това FBS посочи, че договорът за изменение с easyJet от 2007 г. препраща изрично към тарифата за таксите от 2006 г., която е била в сила към тогавашния момент.

(109) Освен това FBS подчерта, че индивидуалните договори с нискотарифните превозвачи са били сключени преди приемането на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Подписването на някои договори е станало дори още преди приемането на Решението на Комисията относно летище *Charleroi* ([24]).

(110) Независимо от това според FBS на easyJet не е предоставено селективно предимство чрез наемането на помещения на терминал Б. Предоставянето на един цял терминал на easyJet се е състояло по икономически и практически причини поради високия пътникопоток на авиокомпанията на летище Schönefeld. Авиокомпанията easyJet е платила нормалната пазарна цена, която е договорена въз основа на вече събирани наеми на летище Schönefeld. Предоставянето на сектори от терминали е обичайна практика на германските и на международните летища. Освен това не е имало рекламни права, които биха предоставили на easyJet предимство спрямо други авиокомпании, тъй като easyJet — също както всички останали авиокомпании — е получила само права за излагане на марката си в собствения си участък за регистрация и проверка на пътници.

6. **СТАНОВИЩЕ НА ГЕРМАНИЯ**

6.1. **Държавно влияние**

(111) Германия посочва, че средствата на FBS не са контролирани от държавата, нито пък употребата им може да бъде вменена на държавата. Според Германия въпросните стимули и отстъпки не са финансирани с публични средства, а са резултат на бизнес дейността на компания, оперираща съгласно частното право.

(112) Във връзка с това Германия обясни, че въпреки държавните акционери компанията FBS и нейните дъщерни дружества не са включени в публичното управление, а съзнателно са били подчинени на принципите на конкуренцията и свободния пазар. Германия допълни, че държавните акционери са очаквали от FBS реализирането на печалби.

([24]) Решение 2004/393/ЕО на Комисията от 12 февруари 2004 г. относно предимствата, предоставени от Регион Валония и летищния оператор Brussels South Charleroi Airport в полза на авиокомпания Ryanair при установяването ѝ в Charleroi (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1).

6.2. **Договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата (мярка 1)**

(113) Германия застъпи становището, че договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата не съдържа кръстосано субсидиране, което би могло да представлява държавна помощ.

(114) Германия подчерта, че с оглед на публичното право, както и съгласно законодателството на Съюза ([25]) берлинските летища са били свързани помежду си в такава степен, че са образували една-единствена „летищна система“. Целта на една такава летищна система е различните летища да бъдат третирани като едно-единствено летище с множество писти за излитане и кацане. Следователно FBS и BFG трябва да бъдат разглеждани като едно-единствено предприятие. Германия посочи, че самата Комисия е посочила договора за управление и прехвърляне на печалбата, общата структура на интернет технологиите, централизираните основни функции и единните бизнес планове като критерии, според които отделни компании в рамките на една група се определят като автономни ([26]).

(115) Според Германия прехвърлянето на печалби не е представлявало прехвърляне на разходи от летище Schönefeld на Tegel и Tempelhof. Това не е оказвало никакво влияние върху летищните такси на летище Tegel. Събираните и на трите летища такси са се базирали на направените на всяко летище разходи.

(116) В допълнение Германия разясни, че FBS както всяко друго частно предприятие е следвала стратегически план, за да постигне печалби в дългосрочен план. Основен признак на този план е създаването на едно-единствено летище за Берлин в Schönefeld.

6.3. **Правна валидност на тарифата за таксите от 2004 г.**

(117) Според Германия предварителното заключение на Комисията в решението за откриване, съгласно което тарифи за такси, които не са били безрезервно одобрени от компетентния орган на федералната провинция, не са правно валидни ([27]), не отразява правилно преобладаващата в Германия правна ситуация. Одобрението съгласно параграф 43 от Правилника за лицензиране във въздушния транспорт от компетентния орган на федералната провинция ([28]) не е предпоставка за правната валидност на тарифата за таксите. Според постоянната практика на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, ФВС) и на инстанционните съдилища в Германия при публикуваните тарифи за таксите на летищата се касае за „общи търговски условия“ по смисъла на германското гражданско право ([29]). Това би означавало, че тарифите за таксите – одобрени от компетентния орган или не – биха имали функциите на търговски условия, предлагани стандартно на авиокомпаниите, които ползват летищата ([30]).

(118) По мнението на Германия взаимовръзките по случая са били погрешно оценени от Областния съд Потсдам в неговото решение от 20 октомври 2004 г., на което се позовава комисията в съображение 22 от решението за откриване ([31]). Освен това срещу това съдебно решение е била подадена въззивна жалба. Във връзка с това Върховният областен съд на Бранденбург е дал съдебното указание, че решението на Областния съд Потсдам не може да се поддържа. Германия обяви, че впоследствие при съдебна спогодба в основното производство между участващите страни в съдебния спор жалбата е била оттеглена. Следователно решението на Областния съд Потсдам никога не е влязло в сила и с оттеглянето на жалбата е станало неефективно, дори и да не е било изрично отменено. Германия посочи, че междувременно Областният съд Потсдам е променил правното си становище и в следващо в значителна степен идентично дело е отхвърлил жалба относно тарифата за таксите на летище Schönefeld.

6.4. **Индивидуални договори, сключени между FBS и определени авиокомпании (мерки 2 и 3)**

(119) Германия поясни, че системата за таксите и индивидуалните договорни споразумения с различни авиокомпании на летище Schönefeld трябва да се разглеждат в контекста на изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи.

([25]) Вж. член 2, буква з) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общи правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

([26]) Решение 2002/346/ЕО на Комисията от 17 октомври 2001 г. относно държавна помощ, предоставена от Германия в полза на Deckel Maho Seebach GmbH (C 27/2000) (ОВ L 126, 13.5.2002 г., стр. 14); Решение 2002/468/ЕО на Комисията от 15 януари 2002 г. относно държавната помощ, отпусната от Германия в полза на Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Висмар, Мекленбург-Предна Померания, съображение 67 (C 41/2001) (ОВ L 165, 24.6.2002 г., стр. 15),.

([27]) Вж. съображение 65.

([28]) Параграф 43от старата версия на Правилника за лицензиране във въздушния транспорт.

([29]) Вж. ФВС, Съдебно решение от 24 ноември 1977 г., дело № III ZR 27/76, Списание за авиационно и космическо право (САКП), 1979 г., 140 (143); Областен съд Берлин, Съдебно решение от 25 август 2000 г., дело № 96 O 197/99, Списание за авиационно и космическо право, 2001 г., 475 (479); ФВС, Съдебно решение от 23 януари 1997 г., дело № III ZR 27/96, Списание за авиационно и космическо право, 1997 г., 510.

([30]) Вж. ФВС, Съдебно решение от 24 ноември 1977 г., дело № ZR III 27/76, Списание за авиационно и космическо право, 1979 г., 140 (148); Федерален административен съд, Съдебно решение от 8 юли 1977 г., дело № VII C 72/74, Списание за авиационно и космическо право, 1977 г., (49); Гиемула, в: Гиемула/Шмит (изд.), Франкфуртски коментар към Авиационно право, Кьолн, 2007 г., параграф 43 на Правилника за лицензиране във въздушния транспорт, точка 16.

([31]) Вж. бележка под линия 20.

(120) Германия посочи, че в този контекст берлинските летища като една- единствена „летищна система“ не са били в конкуренция едно с друго. Летище Schönefeld е имало допълваща функция за разтоварване на летище Tegel, което е достигнало границите на своя капацитет. Стратегията за нискотарифните превозвачи е била законен метод за непряк контрол на натоварването на трафика. Тази стратегия не е довела до намаляване на броя на пътниците на летище Tegel. Нещо повече, двете летища са могли значително да увеличат броя на своите пътници в годините преди започването на официалната процедура по разследване. Освен това въз основа на географското разстояние, и по-специално с оглед на пътниците на нискотарифните превозвачи с разумно отношение към своите разходи берлинските летища не са били в конкурентни отношения с летищата Leipzig, Dresden, Hamburg или Lübeck.

(121) Според Германия за изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи е било важно да се спечели една авиокомпания като опорен ползвател, която да използва Schönefeld като база. Това е била първата крачка за изграждането на висок обем на трафика на това летище, което е трябвало да направи летище Schönefeld по-привлекателно за други авиокомпании. Ако за летище Schönefeld са били в сила същите условия както за летище Tegel, би било невъзможно да се спечели такъв опорен ползвател, както са показали неуспешните опити през 90-те години на миналия век да бъдат убедени някои авиокомпании да се преместят от летище Tegel на летище Schönefeld. За пренасочването на трафика и ефективното използване на капацитета на Schönefeld е било необходимо да се създадат стимули за въздушен трафик на летище Schönefeld. Чрез осъществяването на стратегията за нискотарифните превозвачи авиокомпаниите са получили съответни стимули, към които се е числяла и тарифа за таксите, която е предлагала отстъпки за количество и други финансови стимули.

(122) Било е необходимо стратегията за нискотарифните превозвачи да бъде осъществена преди влизането в сила на тарифата за таксите от 2004 г. чрез индивидуални договори с няколко авиокомпании, за да се ограничат колкото е възможно по-бързо причинените от летище Schönefeld загуби и да се постигне една преимуществена позиция на бързо разрастващия се тогава пазар на нискотарифните превозвачи. Във връзка с това Германия посочи, че една официална промяна на тарифата за таксите на едно летище би имала като последствие значителни административни разходи и не би могла да бъде завършена достатъчно бързо, за да се започне с изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи колкото е възможно по-бързо, т.е. в края на 2003 г.

(123) Германия се обоснова, че чрез вземането на обсъжданите мерки FBS се е държала като инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като бизнес решенията на FBS са се основавали на стратегията за нискотарифните превозвачи и индивидуалните договори са били сключени на базата на солиден бизнес план, който е бил разработен от консултантското дружество. Освен това Германия насочи към оценките, извършени от две одиторски дружества, […] и […], които са били възложени от FBS, за да провери дали принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика е бил в съответствие със стратегията за нискотарифните превозвачи и с индивидуалните договори, какъвто се твърди, че е случаят.

(124) Според Германия одиторите са стигнали до заключението, че както по отношение на управленското решение за стратегическо преустройство, така и по отношение на въвеждането на схема за финансови стимули е могло да се потвърди, че един инвеститор в условията на пазарна икономика би взел същите решения в една съпоставима ситуация. Относно договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. и посочените в таблица 6 индивидуални договори (с изключение на договора с V-Bird) […] е изчислило съответните капиталови стойности (нетни настоящи стойности („ННС“)), всяка от които е била положителна. Следователно […] е стигнало до заключението, че инвеститор в условията на пазарна икономика би действал точно по същия начин като FBS. Въпреки това от […] са били изразени съмнения по-специално относно първоначално договорения между страните срок на договора с easyJet от 2003 г. […] се е усъмнило във факта, че предвид този срок на договора (десет години с опция за продължаване с нови десет години) предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика при сключването на подобен договор би взел под внимание влиянието на обмисления договор върху бъдещата експлоатация на летище BER, което е трябвало да бъде открито преди изтичането на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. ([32]). Според […] съществуването на договора с easyJet от 2003 г. е щяло да се отрази отрицателно върху таксите, които FBS би могла да договори с други авиокомпании за използването на летище BER, което би се отразило на рентабилността на бъдещото летище. Германия обаче поясни, че по отношение на първоначално предвидения срок на сключения през 2003 г. договор с авиокомпания easyJet тези съмнения вече не са били съществени, тъй като този договор е бил променен чрез договора за изменение с авиокомпания easyJet от 2007 г. Договорът за изменение е съдържал разпоредба, съгласно която договорът ще бъде в сила до момента на откриване на летище BER, планирано тогава за 2011 г.

(125) Освен това в своите бележки по становищата на други заинтересовани страни Германия застъпи мнението, че становищата на някои заинтересовани страни относно тарифата за таксите от 2004 г. и относно индивидуалните договори с нискотарифни превозвачи са отчасти погрешни и извадени от контекста. Германия подчерта, че тарифата

([32]) Това влияние не е било взето предвид при изчисляването, което е показало положителна капиталова стойност за договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. за периода на първоначално предвидения срок на договора (десет години или двайсет години в зависимост от това, дали след първите десет години easyJet би използвала възможността за удължаване с нови десет години).

за таксите за летище Schönefeld е трябвало да стимулира разкриването на нови дестинации и е била недискриминираща, тъй като всяка авиокомпания, която е могла да привлече достатъчен брой пътници или е разкрила нови маршрути или нови честоти на летище Schönefeld, се е възползвала от отстъпките.

6.5. **Договор за наем с авиокомпания easyJet от 2004 г. (мярка 4)**

(126) По отношение на използването на терминал Б от авиокомпанията easyJet Германия посочи, че само една част (24 %) от полезната площ на терминал Б е била наета от easyJet. Това, че използването на офис площи и гишета за регистрация и проверка на пътниците в един определен участък на терминала е било предоставено на една определена авиокомпания, е било според Германия обичайна практика на международните летища и не е представлявало привилегировано третиране.

(127) Във връзка с предоставеното на авиокомпанията easyJet на изключително право Германия заяви, че предвид превозвания от easyJet голям брой пътници използването на терминал Б от други авиокомпании е било невъзможно по практически причини, защото капацитетът на терминала вече е бил надхвърлен поради използването от easyJet.

(128) Освен това Германия посочи, че на други авиокомпании също е било предоставено изключителното използване на определени участъци на терминали на летище Schönefeld. По-специално групата Lufthansa (Condor, SunExpress и Germanwings) първоначално се е възползвала от изключителното използване на терминал Г, когато този терминал е бил построен през 2004—2005 г.

(129) Освен това Германия се усъмни в становищата на някои заинтересовани страни във връзка с мярка 4 и твърдеше, че назованите от някои от тези заинтересовани страни данни за наема са неверни и необосновани. Наемът, заплащан от авиокомпанията easyJet, е бил определен във връзка с обичайния пазарен наем за летище Schönefeld. Германия застъпи становището, че противно на твърденията на някои заинтересовани страни наемите на летище Schönefeld не биха могли да се сравняват с тези на летище Tegel.

(130) По отношение на евентуалните предимства за авиокомпанията easyJet, произтичащи от специалната система за обработване и транспорт на багажа на терминал Б, Германия обясни, че тази система е била изработена от същото предприятие като системата за обработване и транспорт на багажа на терминал А и че тя е била замислена в съответствие със същите технически стандарти. Чрез вграждането на рентгеновата техника системата на терминал Б несъмнено е по-комплексна, от което произтичат по-малкия технически капацитет, по-продължителното време на транспортиране на багажа и по-високата чувствителност на смущения. Следователно системата за обработване и транспорт на багажа на терминал Б представлява в действителност ощетяване на авиокомпания easyJet спрямо авиокомпании, които извършват въздушен трафик през терминал А. Освен това въз основа на разположението на сградите багажът от терминал А може да бъде транспортиран за по-кратко време до чакащия самолет, отколкото от терминал Б. Оттук произтича друго ощетяване за авиокомпания easyJet в сравнение с авиокомпаниите, установени на терминал А.

(131) Германия изтъкна, че противно на становищата на някои заинтересовани страни системата за обработване и транспорт на багажа за авиокомпания easyJet не е била обновявана. Рентгеновото оборудване е било вградено от съображения за сигурност през 2003 г. само в съществуващата системата за обработване и транспорт на багажа.

(132) В заключение Германия посочи, че разпределянето на пътникопотока, обработен от авиокомпанията easyJet, на терминал Б е било извършено въз основа на недискриминационни и уместни критерии, действително без предварително публикуване на тръжна процедура, което обаче за такива случаи не се налага нито съгласно германското, нито съгласно правото на Общността. Когато през 2004 г. авиокомпанията easyJet е взела решение да започне летателната експлоатация на летище Schönefeld, е било ясно според Германия, че тази авиокомпания ще има значителен дял от общия трафик на летището. В действителност полетите на авиокомпанията easyJet още през 2004 г. са съставлявали 30 % от целия трафик на летище Schönefeld. Било е подходящо и целесъобразно превозите на авиокомпания easyJet да се съсредоточат на един-единствен терминал, като терминал Б е бил признат за най-подходящия терминал предвид неговия свободен капацитет. Според становището на Германия достъпът на други авиокомпании до летище Schönefeld не е бил нито отказван, нито ограничаван, тъй като летището е предлагало достатъчен капацитет за всички потенциално заинтересовани авиокомпании.

7. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ С ОГЛЕД НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО ЗА ДЪРЖАВНАТА ПОМОЩ**

(133) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) държавните помощи или помощите, предоставяни от държавни средства, независимо под каква форма, които нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производствени отрасли, са несъвместими с вътрешния пазар, доколкото засягат търговията между държавите членки.

(134 Критериите, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. За да може да се установи дали при една мярка се касае за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва следователно да бъде изпълнена всяка от следните четири предпоставки. Финансовата помощ:

— се предоставя от държавата или чрез ресурси на държавата,

— поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,

— нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, и

— засяга търговията между държавите членки.

(135) В настоящото дело Германия изложи аргумента, че през цялото време FBS е действала като предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, който е ръководен от съображения за рентабилност, в сравнима ситуация, и следователно от въпросните мерки не е произтекло икономическо предимство, което предприятието не би получило при нормални пазарни условия. Ако тази аргументация действително е вярна, мерките, приведени в действие от FBS, не представляват държавни помощи.

7.1. **Принцип на инвеститор в условията на пазарна икономика: общи съображения**

(136) За да прецени дали определен договор, сключен от публично предприятие с трето лице за доставката на стоки или услуги, предоставя на третото лице икономическо предимство, Комисията проверява дали един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика и е ръководен от съображения за рентабилност, би предприел подобни мерки в сравнима ситуация. Поведението на едно публично предприятие като FBS трябва да се сравни с това на един хипотетичен предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика с оглед на това как би се държал този инвеститор в условията на пазарна икономика при сключването на проблематичната сделка предвид наличната към този момент информация и очакваните развития и независимо от последващите събития.

(137) Следователно критерият на очакваната рентабилност е от централно значение за въпросното публично предприятие. Това не означава непременно, че инвеститорът трябва да сключи сделка само с оглед на краткосрочната рентабилност, за да не включва сделката държавна помощ. Съгласно решение на Съда поведението на един публичен инвеститор може да бъде сравнено с това на един частен инвеститор, който се ръководи от по-дългосрочни перспективи за рентабилност ([33]).

(138) По настоящото дело Комисията провери най-напред дали стратегията за нискотарифните превозвачи, прилагана от FBS от 2003 г., е могла да донесе средно- и дългосрочно положителни резултати и дали би било целесъобразно да се закрие летище Schönefeld от съображения за рентабилност. След това комисията провери всяка отделна мярка, която беше предмет на официалната процедура по разследване, според принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Тази проверка показа, че при проучваните мерки не се е касаело за държавни помощи.

7.2. **Предварителен анализ: преценка на стратегическите опции на FBS от гледна точка на инвеститор в условията на пазарна икономика**

(139) В раздели 2, 3.1 и 3.2 бяха описани икономическите зависимости, при които FBS е експлоатирала летище Schönefeld в началото на 90-те години на миналия век и през 2003 г.

(140) Както беше изложено в тези раздели, FBS е експлоатирала също и другите берлински летища Tempelhof и Tegel. Въз основа на особените му условия и градското му разположение летище Tempelhof от самото начало не се е смятало за подходяща инфраструктура за бъдещото разширяване. Tegel е било едно модерно летище, което като цяло е било по-привлекателно от Schönefeld както за авиокомпаниите, така и за пътниците, тъй като е разполагало с модерна инфраструктура и е било разположено по-близо до центъра на града. През 90-те години на миналия век летище Tegel вече е било почти напълно натоварено и не е могло да бъде съществено разширено, за да се предотврати дългосрочният недостиг на капацитет. От друга страна, капацитетът на Schönefeld далеч не е бил изчерпан и летището е могло при необходимост да бъде разширено.

(141) Втори важен елемент на този фон е била перспективата за създаване на едно-единствено летище за Берлин, което е трябвало да замени всички съществуващи берлински летища и да бъде разположено в Schönefeld. Както е посочено в съображение 14, решението за провеждане на едно такова начинание е било оформено с консенсусното решение между германското федерално правителство и федералните провинции Берлин и Бранденбург през месец май 1996 г.

(142) Третият важен елемент е бил неуспешният опит през 90-те години на миналия век част от въздушния трафик на летище Tegel да бъде прехвърлена на летище Schönefeld, както и фактът, че след стагнация през втората половина на 90-те години на миналия век въздушният трафик на летище Schönefeld непрекъснато е намалявал между 2000 г. и 2003 г. През 2003 г. държавните органи е трябвало да си признаят, че приватизацията на берлинските летища се е провалила.

([33]) Решение на Съда от 21 март 1991 г. по дело Италия/Комисия (решението „Alfa Romeo“)(C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точка 20); вж. също Решение на Съда от 6 март 2003 г. по дело Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Комисия (T-228/99, Recueil, стр. II-435, точки 250—270).

(143) В резултат на това през 2003 г. органите и FBS са проучили различните налични стратегически възможности за FBS. Както беше описано по-горе, по това време целта за създаването на едно-единствено летище за Берлин, разположено в Schönefeld, като се включи част от съществуващата инфраструктура на Schönefeld, не е била поставяна под въпрос ([34]). Съответно целта на FBS и на държавните органи е била да намерят оптимална стратегия за летище Schönefeld за периода от 2003 г. до планираното за 2011 г. откриване на летище BER. Както вече беше изложено в съображение 28, във връзка с това на консултантското дружество е било възложено проучване („проучването на ККД“), в което е била препоръчана стратегия за създаване на стимули за нискотарифни авиокомпании (стратегията за LCC).

(144) Наред със стратегията за нискотарифните превозвачи (вариант 1) FBS е разполагала с още два варианта — да продължи стратегията, осъществявана до тогавашния момент на летище Schönefeld (вариант 2) или да закрие временно Schönefeld до откриването на новото летище BER (вариант 3).

7.2.1. *Съпоставяне на варианти 1 и 2*

(145) Както ще бъде изложено по-долу, за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика на мястото на FBS, ръководен от средно- до дългосрочни съображения за рентабилност, би било целесъобразно да избере вариант 1 пред вариант 2.

Проучването на консултантското дружество

(146) Както е изложено в съображения 29 и 30, според консултантското дружество по разнообразни структурни причини е съществувал потенциал за съществено разширяване на въздушния трафик в Берлин и в сравнение с други столични летища през 2003 г. Берлин е притежавал още значителен потенциал за установяване и нарастване на трафика на нискотарифните превозвачи.

(147) Консултантското дружество е направило сравнение между Берлин и други големи градове по отношение на трафика на нискотарифните превозвачи. От него се вижда, че честотите на нискотарифните превозвачи на жител в района на Берлин са били значително по-ниски (0,011), отколкото в други големи европейски градове като Лондон (0,029), Брюксел (0,040), Кьолн (0,030) и Дъблин (0,051). Освен това сравнението е показало, че процентният дял на честотите на нискотарифните превозвачи от общите честоти в Берлин е бил съществено по-нисък, отколкото в други важни европейски градове. Въз основа на тези цифри процентният дял би могъл да се увеличи приблизително от […] на минимум […] и може би дори на […].

(148) Въз основа на опита в други важни градове консултантското дружество е преценило, че при мерки за разширяване на трафика на нискотарифните превозвачи две трети от допълнителния трафик на LCC биха били „нови пътници“, т.е. пътници, които не биха летели от Берлин, ако чрез въпросните мерки не би било създадено допълнително предлагане от страна на нискотарифните превозвачи ([35]). Според консултантското дружество е трябвало да се очаква, че една част от тези „нови пътници“ би била „отклонена“ от други транспортни оператори като железопътен или автобусен транспорт.

(149) На основата на тези анализи съгласно прогнозата на консултантското дружество потенциалът за допълнителния трафик на нискотарифни превозвачи на Schönefeld между 2003 г. и 2005 г. е достигал краткосрочно повишение с 600 000 до 900 000 допълнителни пътници годишно, както и средносрочно повишение от 300 000 допълнителни пътници годишно между 2005 г. и 2010 г. В резултат на това силно покачване е трябвало да се очаква, че на летище Schönefeld може да бъдат обработени между 3 милиона и 4,2 милиона пътници повече, отколкото през 2003 г. Това е означавало, че през 2010 г. FBS е могла да се надява да постигне общ брой на пътниците между 4,7 милиона и 5,9 милиона на летище Schönefeld ([36]).

(150) В допълнение в проучването на консултантското дружество е била оценена подробно осъществимостта на стратегия, насочена към нискотарифните превозвачи на летище Schönefeld, като са били изследвани пречките и факторите, които могат да ограничат успеха на една такава стратегия.

(151) Първо са били подробно анализирани оперативните изисквания на нискотарифните превозвачи, които се отличават в различни отношения от тези на традиционните авиокомпании. Анализът се основава на ситуацията на редица европейски летища, използвани от нискотарифни превозвачи. Той е показва следните основни изисквания, очаквани от нискотарифните превозвачи:

— кратки престои на земята (25—30 минути ([37])) като най-важно изискване,

([34]) Вж. бележка под линия 8.

([35]) Консултантското дружество посочи, че съгласно съществуващите анализи на европейски и американски пазари при 50 % до 80 % от пътниците, превозвани от един нискотарифен превозвач след започването на неговата дейност, се касае за „нови пътници“, като точното съотношение зависи от съответната дестинация.

([36]) FBS действително е постигнала още по-висок обем (7,3 милиона пътници).

([37]) През 2003 г., т.е. преди въвеждането на стратегията за нискотарифните превозвачи, 26 от 32 авиокомпании на летище Schönefeld са имали престой на земята между 45 и 90 минути.

— ограничени до минимум летищни услуги при обработката на пътници и багаж, но висок стандарт на качеството при изискваните услуги,

— ходене до самолета („Walk-Boarding“) ([38]) вместо по-скъпото използване на ръкави за пътниците, с кратко разстояние между терминала и перона,

— проста и функционална инфраструктура без скъпи системи на информационните технологии, интуитивни и прости указатели за движението в рамките на летището,

— достатъчни транспортни връзки към летището,

— изключително предоставяне на изходи, гишета за продажба и регистрация и проверка на пътниците, както и предоставяне на достатъчни офис площи за нискотарифните превозвачи.

(152) Според консултантското дружество летище Schönefeld е могло, общо взето, да изпълни тези изисквания. По-специално на летище Schönefeld в оперативно отношение са били възможни кратковременни престои на земята. Освен това консултантското дружество е подчертало наличието на оптимални транспортни връзки до летището чрез автобусен и релсов транспорт и пътища. Все пак в проучването са били установени различни относително незначителни пропуски и слабости във връзка с Walk-Boarding, изключителното предоставяне на райони от терминала и на офис площи, интуитивните указатели за движението в рамките на летището и отдалечеността между терминалите и пероните. Отчасти предвид решенията, практикувани на други летища и използвани от нискотарифни превозвачи, консултантското дружество е препоръчало редица относително ограничени възможни корекции, за да бъдат изпълнени напълно изискванията на нискотарифните превозвачи, които са били заинтересовани от установяването на своята летателна дейност на летище Schönefeld. Не са били сметнати за необходими големи инвестиции в инфраструктурата или съществени изменения на съществуващата инфраструктура. В частност е изглеждало възможно в рамките на ограничен брой месеци и при ниски разходи да се добавят допълнителни Walk-Boarding-изходи в района на Walk-Boarding на съществуващата инфраструктура.

(153) Освен това консултантското дружество е оценило конкурентния натиск, на който би била изложена оперативната дейност на нискотарифните превозвачи на летище Schönefeld, ако FBS вземе решение за разширяването по отношение на нискотарифните превозвачи. Консултантското дружество е стигнало до заключението, че конкурентният натиск би бил ограничен, преди всичко защото намиращите се най-близо международни летища, които биха могли да осъществят значителен трафик на нискотарифните превозвачи, като Dresden, Leipzig или Hannover, са твърде отдалечени, за да представляват съществен застрашителен потенциал. Според консултантското дружество това е доказателство, че значителният потенциал за трафика на нискотарифни превозвачи в района на Берлин би могъл в действителност да се реализира на летище Schönefeld.

(154) Освен това консултантското дружество проучи и анализира различните варианти, с които е разполагала FBS, за да предложи на нискотарифните превозвачи привлекателни летищни такси. Този аспект е бил разглеждан като важен елемент на една възможна стратегия за нискотарифните превозвачи. Действително е безспорно, че въз основа на своята собствена ценова политика по отношение на пътниците, произтичаща от насочената към високи обеми и привлекателни цени стратегия, нискотарифните превозвачи изискват по-ниски летищни такси от летищните оператори. Тъй като при нискотарифните превозвачи освен това често се касае за авиокомпании, предлагащи връзки от типа „точка към точка“ вместо от типа „Hub-and-Spoke“, нискотарифните превозвачи могат много гъвкаво и динамично да разкриват нови въздушни връзки, да прекратяват съществуващи връзки или да повишават или понижават честотите. Така те могат да оказват повече натиск върху летищните оператори, за да постигнат възможно най-ниските летищни такси. Следователно е било ясно, че една стратегия за нискотарифните превозвачи би била осъдена на провал без по-привлекателна система на летищните такси на Schönefeld.

(155) Вариантите, проучени и оценени от консултантското дружество, са били в частност: i) общо понижаване на летищните такси, ii) отстъпки за количества, iii) диференциация в зависимост от резултата и iv) комбинация от посочените основни варианти. Въз основа на правно проучване и икономическа оценка на тези варианти беше препоръчан подход, състоящ се от комбинацията на общо понижаване на летищните такси, отстъпка за количество за пътническите такси и диференциация при таксите в зависимост от предлаганите услуги, като диференциацията би довела преди всичко до освобождаване от таксите за разполагане при престой на земята под 30 минути. Освен общото понижаване на летищните такси тези мерки са били насочени специално към това да дават предимство само на нискотарифни превозвачи, преместващи се на летище Schönefeld, и не са били предвиждани за авиокомпании, които вече са ползвали Schönefeld. Смисълът на тази стратегия е било привличането на нови авиокомпании без отрицателно влияние върху приходите, които са били генерирани от вече опериращите на Schönefeld авиокомпании.

([38]) При Walk-Boarding пътниците трябва да се придвижват пеш от терминала до перона, за да се качат на самолета.

(156) Най-накрая консултантското дружество е определило и анализирало различни възможни мерки, с които могат да се повишат необвързаните с въздухоплаването приходи (неавиационни приходи) – особено от експлоатацията на ресторанти и вериги за хранителни стоки, паркинг съоръжения, наветки, рекламни площи и т.н. При тези препоръки са били взети предвид обемът и видът ([39]) на допълнителния транспорт, който се е очаквал в резултат на стратегията за нискотарифните превозвачи.

(157) Консултантското дружество базира своето проучване на солидна методика и проведе подробна оценка, в която бяха взети предвид всички важни фактори. По-специално, задълбочен анализ представлява количественото определяне на потенциала за допълнителен трафик на нискотарифни превозвачи, което се основава на специфичните характерни признаци на района на Берлин, както и на опита на големи летища, служещи като референция. Също така целесъобразно беше проучването доколко конкурентните летища биха могли да попречат на една стратегия за нискотарифни превозвачи, като заключенията от този анализ са показателни. Проучването на изискванията от страна на нискотарифните превозвачи, които може би са били заинтересовани да установяват своята оперативна дейност на летище Schönefeld, както и определянето на мерки, с които Schönefeld би могло изцяло да изпълни тези изисквания, също са солидни. Този анализ действително е систематичен и много подробен. Същото се отнася и за анализа на различните възможни системи за летищни такси, които са имали за цел да бъдат привлечени нискотарифните превозвачи.

(158) По-нататък би следвало да се посочи, че в рамките на своето проучване консултантското дружество е изготвило редица документи за FBS, които заедно с изготвените от самата FBS документи (включително предварителен план за финансиране от 5 септември 2003 г. с прогнози за рентабилност) са образували основата за решението на FBS. Таблица 8 съдържа преглед на финансовия резултат, който е бил очакван през 2003 г. въз основа на стратегията за нискотарифните превозвачи и въз основа на стратегия, при която FBS би се концентрирала и за в бъдеще върху традиционния трафик (обозначена в проучването на втория експерт като „вариант 1“). По отношение на стратегията за нискотарифните превозвачи са били взети под внимание два сценария, един „песимистичен сценарий“ и един „реалистичен сценарий“, които се различават по размера на очаквания допълнителен трафик на нискотарифни превозвачи.

Таблица 8

Финансови последици от вариант 1 и вариант 2 по отношение на очаквания марж на печалбата на Schönefeld в периода 2003—2012 г. (в млн. EUR)

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Марж на печалбата без нискотарифни превозвачи (вариант 1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Марж на печалбата с нискотарифни превозвачи (вариант 2 – „песимистичен сценарий“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Марж на печалбата с нискотарифни превозвачи (вариант 3 –„реалистичен сценарий“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Източник: план за финансиране на FBS.

(159) Поместените по-горе оценки както за „реалистичния“, така и за „песимистичния“ сценарий са получени от прогнозите за допълнителния трафик на нискотарифни превозвачи, изготвени от консултантското дружество. Тези оценки потвърждават като тенденция, че стратегията за нискотарифните превозвачи води до по-благоприятна финансова ситуация, отколкото хипотетичната ситуация, в която FBS продължава да залага на традиционните

([39]) Например консултантското дружество препоръча установяването на верига за бързо хранене в рамките на летището, за да се задоволят изискванията на значителен брой пътници, пътуващи с нискотарифни авиокомпании.

авиокомпании. Действително при избора на вариант 1 FBS би трябвало да изхожда от допускането за продължаващи значителни загуби до 2012 г., без да може да намали съществено тези загуби. За разлика от това при осъществяването на стратегията за нискотарифните превозвачи е могло да се очаква ясно и постоянно намаляване на загубите, като при „реалистичния сценарий“ от 2009 г. е могло да се разчита на възвръщане на рентабилността.

(160) Заключенията в проучването на консултантското дружество във връзка със собствените прогнози на FBS биха били разглеждани като солидна основа за стратегическо решение от предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от средно- до дългосрочни съображения за рентабилност. За един такъв предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика следователно би било целесъобразно да избере вариант 1 вместо вариант 2.

Проучването на първия експерт

(161) Както вече беше посочено, FBS е възложила на одиторското дружество […] („първи експерт“) проучване („проучване на първия експерт“), за да подложи на стрес тест материалите, на които се е основала FBS при вземането на решението относно стратегията за нискотарифните превозвачи. В проучването, завършено през 2007 г., беше направено заключението, че от гледна точка на инвеститор в условията на пазарна икономика е целесъобразно стратегията за нискотарифните превозвачи да се въведе със съответната тарифа за таксите, т.е. с тарифата за таксите от 2004 г. Като основа за анализа първият експерт е използвал редица документи от 2003 г., и по-специално план за финансиране, изготвен от FBS за периода от 2004 г. до 2012 г., както и документи, изготвени от консултантското дружество в рамките на неговото проучване за FBS.

(162) Заключенията на първия експерт съответстват на заключенията в проучването на консултантското дружество. Дори и проучването на първия експерт да не е меродавно за преценката на Комисията, то представлява допълнителен елемент, който потвърждава, че за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика би било целесъобразно избере вариант 1 пред вариант 2.

Заключение

(163) С оглед на предходните съображения се прави заключението, че за предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от средно- до дългосрочни съображения за рентабилност на мястото на FBS, би било целесъобразно през 2003 г. за избере вариант 1 вместо вариант 2.

7.2.2. Вариант 3 в сравнение с варианти 1 и 2

(164) Както вече беше споменато, закриването на летище Schönefeld (вариант 3), поне до откриването на летище BER, е било възможен вариант за FBS. FBS би е могла да вземе това решение не едва през 2003 г. (годината, в която FBS е взела решението за въвеждането на стратегията за нискотарифните превозвачи), а също така по-рано или по-късно. От наличните документи става ясно, че FBS вероятно никога не е вземала сериозно под внимание този вариант, поне не и от сключването на договора за управление и прехвърляне на печалбата през 1992 г. Освен това предимствата на този вариант не са били анализирани в проучването на консултантското дружество.

(165) За да се прецени дали един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от съображения за рентабилност, би определил този вариант като по-благоприятен в сравнение с варианти 1 и 2, е важно да се вземе под внимание проектът BER. Както е представено в съображение 14, планирането на изграждането на едно-единствено летище в Берлин е започнало през януари 1992 г., а на 20 юни 1993 г. е било оповестено, че районът южно от Schönefeld в съседство със съществуващото летище е включен в подбора като едно от възможните местоположения за инфраструктурата на новото летище BER. Така още през 1992 г./1993 г. вариантът за разполагането на единственото ново летище за Берлин в Schönefeld е бил нещо повече от неясна възможност. С консенсусното решение, подписано между федералното правителство и федералните провинции Берлин и Бранденбург на 28 май 1996 г., тази възможност се е превърнала в реалност, която оттогава никога не е била поставяна под въпрос.

(166) В този контекст закриването на летище Schönefeld би донесло на един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, редица сериозни вреди. Първо трябва да се припомни, че докато летище Tempelhof постепенно е прекратявало оперативната си дейност, Tegel от 90-те години на миналия век е оперирало все повече на границата на своя капацитет. Освен това, както показва таблица 1, трафикът на летище Tegel значително се е увеличил от този период ([40]). Летище Tegel не е могло по никакъв начин да се справи с целия трафик в района на Берлин. Летище Schönefeld е било необходимо, за да се осигури достатъчен летищен капацитет в Берлин и закриването на Schönefeld би довело до съществен недостиг. Действително между 1991 г. и 2003 г. на летище Schönefeld са били обработени между 13 % и 20 % от целия пътнически въздушен транспорт в Берлин. От Schönefeld е имало нужда преди всичко в пиковите часове, т.е. в часовете, в които в Берлин е трябвало да се обработят голям брой чартърни полети. Освен това летище Schönefeld е било абсолютно необходимо и за товарните полети, тъй като Schönefeld за разлика от Tegel има лиценз за 24-часово опериране и следователно там може да се изпълняват и нощни полети. Освен това летищата Tegel и Tempelhof не са могли да бъдат разширени така, че да бъде преодолян дългосрочно недостигът на капацитет ([41]).

([40]) Тогава трафикът на летище Tempelhof е бил много умерен в сравнение с трафика на другите две берлински летища.
([41]) Вж. съображения 9 и 14.

(167) Към това се прибавя и фактът, че самото летище Schönefeld е разполагало със значителен свободен капацитет и следователно е могло да обработва допълнителен трафик. Както показва таблица 1, функционирането на летище Schönefeld е давало възможност за явно увеличаване на берлинския въздушен трафик с течение на времето, и особено след въвеждането на стратегията за нискотарифните превозвачи през 2003 г. Действително трафикът в Берлин между 2003 г. и 2006 г. се е увеличил от 13,3 милиона на 18,4 милиона пътници, като над 80 % от това увеличение са били поети от летище Schönefeld. По тази причина закриването на летище Schönefeld би отнело на Берлин не само една съществена част от съществуващия трафик, но и значителен потенциал за растеж.

(168) Перспективата, че закриването на едно летище би могло да доведе до недостиг на капацитет в района, в който е установено летището, и да ограничи възможностите за увеличаване на въздушния трафик в този район, сама по себе си не би разубедила непременно един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, който се ръководи по-скоро от съображения за рентабилност, отколкото от публични политически цели. В настоящия случай обаче закриването на летище Schönefeld и произтичащите от това последици за целия капацитет на летищната инфраструктура в района на Берлин и следователно за целия въздушен трафик в този район биха се отразили в значителна степен върху трафика на летище BER в качеството му на единственото бъдещо летище в района на Берлин в началото на неговата експлоатация. При едно закриване на Schönefeld летище BER би започнало своята експлоатационна дейност при много по-неблагоприятни търговски условия, т.е. с един значително по-нисък трафик, отколкото ако Schönefeld продължи да извършва своята дейност. Този факт би възпрял един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика на мястото на FBS от закриване на летище Schönefeld, тъй като закриването би се отразило на рентабилността на предприятието.

(169) Ако Schönefeld е било закрито преди откриването на летище BER FBS е трябвало да създаде целия първоначален трафик на BER. За тази цел тя е трябвало да убеди опериращите на летище Tegel авиокомпании да преместят оперативната си дейност на новото летище (вместо само да прекратят експлоатация). Освен това FBS е трябвало да убеди авиокомпании, които не са летели до Берлин, да започнат летателна дейност в Берлин. Една такава ситуация би била значително по-неблагоприятна, отколкото ако Schönefeld би продължило да е в експлоатация при откриването на летище BER. При този сценарий един съществен дял от първоначалния трафик на новото летище би бил създаден по „естествен“ начин чрез вече опериращи на летище Schönefeld авиокомпании, както и чрез авиокомпании, които е могло да бъдат спечелени от 2003 г. въз основа на стратегията за нискотарифните превозвачи.

(170) Освен това закриването на летище Schönefeld би оказало голямо влияние върху проекта BER, свързано с управлението. Закриването на летище Schönefeld би означавало оттегляне на оперативния му лиценз. Следователно за новото летище биха били необходими съвършено нова процедура на планиране и напълно нов оперативен лиценз. За разлика от това при едно продължаване на експлоатацията на летище Schönefeld за откриването на BER би било необходимо само разширяване на оперативния лиценз на Schönefeld. Това би довело до значително по-прост процес на управление с отчетливо по-ниски разходи, по-нисък разход на време и значително по-ниска степен на несигурност по отношение на изхода на процеса. В случай на една напълно нова процедура на планиране и нови оперативни лицензи неясният изход от оценката на въздействието върху околната среда на проекта би представлявал особено висок фактор на несигурност. Освен това е налице единодушие за това, че с оглед на общественото одобрение един напълно нов проект за летище е значително по-деликатен въпрос, отколкото само разширяването на вече използвани летищни инфраструктури.

(171) Прекратяването на експлоатацията на летище Schönefeld би довело също така до разходи с оглед на освобождаването на работници, както и на необходимите по-късно при откриването на летище BER привличане, назначаване и обучение на нови служители. Това би довело до допълнителни разходи и оперативни затруднения в сравнение със сценарий, при който персоналът на летище Schönefeld би бил непосредствено на разположение, за да бъде използван при откриването на новото летище.

(172) Количественото определяне на изложените по-горе аспекти е много трудно преди всичко поради това, че те се отнасят до кратко-, средно- и дългосрочната икономическа ситуация на едно бъдещо летище. Безспорно е обаче, че тези аспекти влияят съществено върху икономическите условия за откриването и експлоатацията на летище BER, както и върху осъществимостта на проекта, който е от голямо стратегическо значение за FBS. По тази причина тези отрицателни обстоятелства, дори на качествена основа, трябва да се разглеждат като достатъчно сериозни и поради това те надхвърлят евентуалните предимства, които би довело до закриването на летище Schönefeld под формата на спестявания при фиксираните разходи. Това е в сила особено тогава, когато е могло да се очаква, че една стратегия, насочена към разширяването на трафика на нискотарифните превозвачи на летище Schönefeld, би довела до положителни търговски резултати.

7.2.3. *Заключение от предварителния анализ*

(173) Предвид на гореизложеното се прави заключението, че от гледна точка на предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, не би било целесъобразно летище Schönefeld да се закрие между 1992 г. и откриването на летище BER. Освен това един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от съображения за рентабилност, би взел решение в полза на първия от трите стратегически варианта, които са били на разположение през 2003 г., т.е. в полза на стратегията за нискотарифните превозвачи, а не на варианти 2 или 3. Като част от тази стратегия той би предложил привлекателни летищни такси за нискотарифните превозвачи (и/или финансови стимули за намаляване на разходите за летищните такси), за да ги спечели да се установят на летище Schönefeld.

7.3. **Оценка на договора за управление и прехвърляне на печалбата (мярка 1)**

(174) В решението за откриване Комисията си зададе въпроса дали с оглед на трайните загуби на летище Schönefeld поведението на FBS е било като поведението на предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, когато е покривала загубите, понесени на нивото на групата FBS на летище Schönefeld, чрез печалбите, генерирани от експлоатацията на Tegel и Tempelhof ([42]).

(175) Договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата е бил подписан на 6 август 1992 г., т.е. много преди публикуването на съдебното решение по делото *Aéroports de Paris* ([43]) на 12 декември 2000 г. По тази причина Германия е могла с право да се основе на това, че финансирането на летищната инфраструктура не е представлявало държавна помощ; съответно не е било необходимо Комисията да бъде уведомена за тези мерки. От това следва, че Комисията не може понастоящем въз основа на разпоредбите за държавните помощи да поставя под въпрос правомерността на мерките за финансиране, които са били предприети преди решението по делото *Aéroports de Paris* ([44]), т.е. преди 12 декември 2000 г. ([45]) Поради това само от посочената по-горе дата договорът за предоставяне на управлението и прехвърляне на печалбата би могъл потенциално да представлява държавна помощ. Следователно времевата рамка на проучването на Комисията относно тази мярка е ограничена върху периода от 12 декември 2000 г. до деня на откриването на официалната процедура по разследване.

(176) Както беше обяснено от Германия, сключването на договори за управление и прехвърляне на печалбата в рамките на една група от предприятия е обичайна бизнес практика, особено от съображения, свързани с корпоративния данък. Освен това е обичайно „уравняването“ на загуби и печалби, възникнали в различни предприятия от една и съща група. Това може да стане под формата на договор за прехвърляне на печалбата, както и като чисто изплащане на дивидент от дъщерните дружества на дружеството майка. В това отношение самият факт, че през 1992 г. групата FBS е сключила договор за управление и прехвърляне на печалбата и той продължава да е в сила, не може да се разглежда като държавна помощ.

(177) Във връзка с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика Комисията вече обясни: „(…) че за предприемаческите инвестиционни решения е необходима голяма свобода на решенията. Принципите [принцип на инвеститора, действащ в условията на пазарна икономика] трябва обаче да намират приложение тогава, когато е напълно извън съмнение, че няма друго правдоподобно обяснение за предоставянето на публични средства освен това да бъдат смятани за предоставяне на помощ. Те биват прилагани и тогава, когато в едно държавно холдингово дружество нерентабилни части на дружеството биват субсидирани от рентабилни части на дружеството. Това се случва в частни предприятия, когато съответното предприятие следва стратегически план с перспектива за по-дългосрочно реализуеми печалби или когато кръстосаното субсидиране представлява като цяло общо предимство за групата предприятия. В случаите на кръстосано субсидиране в държавни холдингови дружества Комисията ще взема под внимание подобни стратегически цели“ ([46]).

(178) Следователно в този случай кръстосаното субсидиране не може да бъде разглеждано като предоставяне на предимство на летище Schönefeld, ако то е част от стратегически план с по-дългосрочно реализуеми печалби или ако то представлява предимство за групата FBS като цяло.

(179) С оглед на всички причини, изложени в раздел 7.2.2, поне от 1992 г. и следователно дълго време преди решението по делото *Aéroports de Paris* ([47]) е било ясно, че е било целесъобразно да се запази експлоатацията на летище Schönefeld вместо то да бъде закрито, дори и ако то би генерирало загуби за много години напред. Закриването на Schönefeld би причинило на летище BER (което като бъдещо единствено летище на Берлин е трябвало да носи печалби поне дългосрочно) дори тежка икономическа вреда и освен това би поставило под съмнение осъществимостта на този важен стратегически проект. Решението да се построи едно-единствено летище в Берлин се е основавало не само на съображения относно използването на площта и околната среда, но е отчело и очакваното увеличение на трафика и повишаващите се приходи. Както е посочено в решението на Комисията относно разрешението за държавни помощи за летище BER, успехът е зависел от очакваното увеличаване на пътниците в Берлин ([48]) на едно-единствено летище ([49]). За поддържането на експлоатацията на Schönefeld и евентуално с цел да

([42]) Решение за откриване, съображения 69—71.

([43]) Решение на Съда от 12 декември 2000 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия (T-128/98, Recueil, стр. II-3929); потвърдено с решение на Съда от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия на Европейските общности (C-82/01, Recueil, стр. I-9297, точки 75—79).

([44]) Решение на Комисията от 3 октомври 2012 г. по дело за държавна помощ C 38/2008 г. – Финансиране на летище München, терминал 2 (все още непубликувано в Официален вестник), съображения 74—81.

([45]) Решаващият критерий за деня, в който държавната помощ се смята за отпусната, е датата на задължителния правен акт, който лежи в основата на предоставянето и с който органите се задължават да предоставят на бенефициента на помощта въпросната мярка. Вж. решението на Съда от 12 декември 1996 г. по дело Compagnie nationale Air France/Комисия (T-358/94, Recueil, стр. II-02109, точка 79); Решение на Съда от 14 януари 2004 г. по дело Fleuren Compost BV/Комисия (T-109/01, Recueil, стр. II-127, точка 74), и съединени дела T-427/04 и T-17/05, Френската република (T-427/04) и France Télécom SA (T-17/05)/Комисия (Recueil, стр. II-4315, точка 321).

([46]) Съобщение на Комисията до държавите членки (ОВ C 307, 13.11.1993 г., стр. 3) — *Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕИО и на член 5 от Директива 80/723/ЕИО на Комисията* (ОВ C 195, 29.7.1980 г., стр. 35) *относно публичните предприятия в преработващата промишленост* съображение 29.

([47]) Вж. бележка под линия 42.

([48]) Вж. по-специално съображение 82 от Решението по дело за държавна помощ NN 25/09 г. (ex N 167/09 г.).

([49]) Вж. по-специално съображение 78 от Решението по дело за държавна помощ NN 25/09 г. (ex N 167/09 г.).

се превърне Schönefeld в рентабилно летище (най-напред, като бъдат насърчени авиокомпаниите да установят оперативната си дейност на Schönefeld, и впоследствие, чрез изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи), е трябвало да бъде осигурена рентабилността на летището, като част от реализираните печалби на Tegel и Tempelhof са били използвани за финансирането на Schönefeld. Следователно кръстосаното субсидиране в този случай е част от „*стратегически план/планове с перспективата за по-дългосрочно реализуеми печалби*“ и представлява във всеки случай за групата FBS като цяло дългосрочно предимство в сравнение с една хипотетична ситуация, в която летище Schönefeld би било закрито. FBS е могла да очаква, че тези дългосрочни предимства – успешното откриване и печелившата експлоатация на едно-единствено ново летище за района на Берлин (както и очакваните печалби от експлоатацията на Schönefeld след няколко години на практическо прилагане на стратегията за нискотарифните превозвачи – ще надхвърлят загубите, натрупани от Schönefeld преди откриването на летище BER.

(180) Следователно групата FBS не е предоставила икономическо предимство на летище Schönefeld чрез сключването и продължаването на договора за управление и прехвърляне на печалбата и чрез запазването на експлоатацията на Schönefeld ([50]). Сключването на договора за управление и прехвърляне на печалбата и неговото изпълнение от 12 декември 2000 г. следователно не представляват държавна помощ.

7.4. **Договори между FBS и определени авиокомпании: предварителни бележки**

(181) Преди оценката на договорите, сключени между FBS и определени авиокомпании, е целесъобразно да бъдат направени няколко предварителни забележки, особено в светлината на решението на Съда по случая *Charleroi* („решение по дело *Charleroi*“) ([51]), което беше обявено, след като беше открита официалната процедура по разследване в настоящия случай.

7.4.1. *Прилагане на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика по отношение на договорите, сключени между FBS и определени авиокомпании*

(182) Някои заинтересовани страни твърдяха по същество, че засегнатите договори са осигурили на съответните авиокомпании икономическо предимство, тъй като предлаганите с тези договори условия са се отклонявали от действащия на летище Schönefeld общ регламент за летищни такси, съответно тъй като не на всички авиокомпании без изключение са били предложени същите условия.

(183) Повдигнатият чрез тези аргументи важен въпрос е следният: ако за едно летище, чийто оператор е публично предприятие, е в сила публична система на таксите и ако операторът на летището предлага отстъпки върху тези такси или финансови стимули със същия ефект като тези отстъпки ([52]), създават ли тези отстъпки и стимули ([53]), сами по себе си и при всички обстоятелства икономическо предимство на съответните авиокомпании?

(184) Отговорът на този въпрос е отрицателен. В решението по делото *Charleroi*, в което по-специално става дума за това, че регионът Валония е предложил на една авиокомпания отстъпка на летище, за което регионът е притежавал правомощия да определя летищните такси, Съдът постанови следното: „Самото обстоятелство, че в конкретния случай регионът Валония има регулаторни правомощия за определяне на летищните такси, не изключва, че проверката на една система за отстъпки за тези такси, тъй като тя може да бъде въведена от частен икономически оператор, трябва да бъде извършена според принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика.“ ([54]). От това следва, че отстъпките върху летищни такси (или финансови стимули, които намаляват нетния паричен поток от авиокомпаниите към летищния оператор) не представляват автоматично икономическо предимство. За да може да се оцени дали случаят е такъв, трябва да се провери дали един предпазлив инвеститор в условията на пазарната икономика и ръководен от съображения за рентабилност, би предоставил на конкретната авиокомпания подобни отстъпки или стимули ([55]).

(185) За един разумен инвеститор, който действа според принципите на пазарната икономика и е оператор на летище, може да има много причини да не предложи на всички авиокомпании същите условия. В частност може да бъде целесъобразно да се предоставят на авиокомпаниите, които осигуряват на летището голям пътникопоток, определени финансови стимули (също и под формата на маркетингови субсидии) и специални отстъпки върху публикуваните летищни такси. Такива изгодни условия могат да бъдат обективно оправдани от очаквания допълнителен трафик и с

([50]) Ако се приеме, че летище Schönefeld може да се разглежда като едно предприятие в рамките на групата FBS, дори и тук да не се касае за отделно юридическо лице, и че то би могло да получи държавна помощ „от“ FBS.

([51]) Решение на Съда от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair Ltd/Комисия (T-196/04, Recueil„ стр. II-3643).

([52]) Например плащания или намаляването на такси при откриването на нов маршрут или честота или маркетингови субсидии, имащи за цел да се покрият отчасти възникналите за авиокомпанията маркетингови разходи например при откриването на нов маршрут.

([53]) Тези стимули се извършват по пътя на двустранни договори или чрез система на финансови стимули, базираща се на различните параметри като броя на пътниците, и изложена в публикуван правен акт, като например тарифа за таксите.

([54]) Решение по делото *Charleroi*, точка 101.

([55]) Комисията следва подобен подход в своето решение C(2011) 3497 окончателен от 24 май 2011 г. за откриване на официалната процедура по разследване по дело за държавна помощ SA.31662 – C/2011 (ex. NN/2011) – Румъния – Международно летище Temeswar – Wizz Air (ОВ C 270, 13.11.2011 г., стр. 11). Вж. също и съображение 129, в което Комисията застъпи следното мнение: „В съответствие с приложимата към конкретния случай съдебна практика трябва да се провери дали при подобни обстоятелства един частен летищен оператор би приел същите или подобни търговски условия като летище Temeswar; при това трябва да се вземат предвид особено наличната информация и очакваните развития към момента на тези вноски.“

оглед на приходите от необвързани с авиацията дейности, генерирани чрез този допълнителен трафик ([56]). Допълнително основание представлява това, че маржът на пътник, който се получава от заплащаните от авиокомпанията летищни такси, може да бъде значителен в абсолютна стойност в светлината на пътникопотока, за който става въпрос, дори ако този марж бъде намален чрез отстъпките и финансовите стимули.

(186) Един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, който е оператор на летище, може да вземе предвид многобройни фактори при определянето на условията, предложени на авиокомпаниите. Те включват не само очаквания допълнителен трафик, но и момента, в който се водят преговорите за договора с авиокомпанията (както и ситуацията, в която се намира по това време летището особено с оглед на натоварването на капацитета му), маршрутите, които авиокомпанията възнамерява да обслужва ([57]), оперативните изисквания на авиокомпанията на летището, вида на необходимите на летището услуги и техните признаци, натиска, оказван от авиокомпаниите по време на преговорите ([58]), и т.н.

(187) За един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, който е оператор на летище, следователно може да бъде оправдано да предложи различни условия по отношение на летищните такси и финансовите стимули на различните авиокомпании, било то под формата на двустранни договори или под формата на системи за отстъпки и стимули, съдържащи се в правните актове за определяне на таксите ([59]). За целите на оценката, дали такива отстъпки и финансови стимули представляват икономическо предимство, трябва да се установи дали към момента на вземането на решение да предложи отстъпките и стимулите летищният оператор е могъл, преценявайки разумно, да изхожда от факта, че това решение е изгодно, или с други думи, че в сравнение с хипотетичната ситуация то води до по-висока печалба (или по-ниски загуби).

(188) Освен това в противовес на твърденията на някои заинтересовани страни за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика няма причини да гарантира по отношение на условията, които един летищен оператор предлага на авиокомпаниите чрез двустранни договори (например специални субсидии за откриването на нови маршрути) и които не произтичат от съдържащите се в публикувана тарифа за таксите общи системи за отстъпки и стимули, че тези условия се базират на общи и прозрачни критерии, които се отнасят за всички авиокомпании. При договарянето на двустранно споразумение с една авиокомпания от един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика се очаква да не се ръководи от редица предварително определени прозрачни критерии, които ограничават неговата свобода на действие при преговорите, а по-скоро да прецени всички важни аспекти на предложените от авиокомпанията услуги. По тази причина не са от значение изложените от някои заинтересовани страни мнения по делото по отношение на липсващата прозрачност на предложените от FBS отстъпки и финансови стимули в контекста на прилагането на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

7.4.2. *Законосъобразност на тарифата за таксите от 2004 г. и на двустранните договори между FBS и различни авиокомпании съгласно националното право*

(189) Въпросът, дали Тарифата за таксите от 2004 г. е влязла в сила съгласно националното право или не, е несъществен в контекста на прилагането на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика, дори да е важен съгласно германското право. Фактът, че една направена отстъпка върху общоприложими летищни такси или финансов стимул със сравним ефект под формата на двустранен договор, а не в рамките на една обща система, съдържаща се в публикувана тарифа за таксите, е несъществен. Факт е, че един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика може да вземе решение да предостави отстъпки или стимули чрез единия от двата механизма и рентабилността на едно такова решение не зависи от избрания механизъм. Следователно е от значение въпросът дали условията, предложени от FBS на определени авиокомпании, са резултат от самото прилагане на действаща приложима тарифа за таксите или от двустранни споразумения.

([56]) Имат се предвид приходите на летищния оператор в резултат на допълнителната бизнес дейност от паркинг съоръжения, магазини, ресторанти и т.н., които се постигат чрез допълнителния пътникопоток.

([57]) Различните въздушни маршрути могат да привлекат пътници с различен профил, и по-специално по отношение на поведението на пазаруване на летищата, и да предложат на летището съответен потенциал за генериране на необвързани с въздухоплаването приходи. Следователно две различни групи маршрути могат да оказват различно влияние върху приходите на летищния оператор.

([58]) Тъй като нискотарифните превозвачи имат за цел да предлагат на своите клиенти възможно най-ниски цени, нискотарифните авиокомпании по правило упражняват по-висок натиск върху летищните оператори, отколкото традиционните авиокомпании, за да получат по-ниски летищни такси.

([59]) Като съдържащите се в тарифата за таксите от 2004 г. системи за отстъпка за брой пътници, за стимули за честоти и стимули за дестинации.

(190) Освен това въпросът дали съгласно националното право FBS е била оправомощена да сключи двустранни договори, в които се определят условията, които се различават от действащата тарифа за таксите ([60]), също така е без съществено значение. По този въпрос в решението по делото *Charleroi* Съдът констатира: „(…) не е необходимо да се взема под внимание съвместимостта на поведението на институция, предоставяща държавна помощ, с националното право, когато става въпрос за това дали тази институция е действала съгласно принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика, или е предоставила икономическо предимство в нарушение на член 87, параграф 1 от Договора за създаването на ЕО“ ([61]).

7.4.3. *Въздействия на условията, предложени на авиокомпаниите, опериращи на летище Tegel*

(191) В становищата на някои заинтересовани страни беше изложен аргументът, че опериращите на летище Schönefeld авиокомпании са субсидирани от опериращите на летище Tegel авиокомпании чрез по-ниски летищни такси и други изгодни условия. Това предполагаемо кръстосано субсидиране е резултат от това, че FBS компенсира ефекта на ниските такси на летище Schönefeld чрез високи такси на летище Tegel.

(192) В тези становища се твърди, че предлаганите на летище Schönefeld условия не биха представлявали държавна помощ само ако съответстват на условията на летище Tegel.

(193) Това обаче не е така. Първо, летище Tegel и летище Schönefeld се различават не само във връзка с летищните такси, а в много отношения, преди всичко предвид вида инфраструктура на летището и разстоянието от центъра на града. Поради това, сравнени едно с друго, те не могат да бъдат разглеждани като пълни заместители. Това се потвърждава от неуспешния опит да бъдат привлечени авиокомпании да преместят авиационната си експлоатация от летище Tegel на летище Schönefeld преди изпълнението на стратегията за нискотарифните превозвачи.

(194) Освен това авиокомпаниите не са „принудени“ да оперират от Tegel или Schönefeld. Освен това авиокомпаниите разполагат с още два варианта: да не оперират нито от Tegel, нито от Schönefeld или да използват тези летища с по-нисък капацитет (и да използват своите самолети и екипажи по други маршрути освен от Берлин, тъй като опитът сочи, че нискотарифните превозвачи могат много бързо да нагодят своя капацитет спрямо нови пазарни условия). Следователно всеки опит от страна на FBS да наложи на една авиокомпания, която обмисля да започне летателна дейност на летище Schönefeld, същите условия като на летище Tegel, би могъл да доведе до това авиокомпанията да се откаже от плановете си и да реши да не оперира нито от Schönefeld, нито от Tegel или да предлага по-малко полети от Берлин.

(195) Следователно за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика не би имало причини при определянето на таксите за летище Schönefeld да вземе под внимание условията, преобладаващи на летище Tegel. Въз основа на същите съображения и с оглед на ограниченото икономическо значение, на намаляването или на закриването на Tempelhof за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика не би имало също така никаква причина да вземе под внимание условията на Tempelhof при определянето на таксите на Schönefeld.

7.4.4. *Прилагане на принципа на предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика по отношение на договорите, сключени между летището и авиокомпаниите*

(196) Комисията констатира, че въпросните договори трябва да се разглеждат като част от стратегията за нискотарифните превозвачи, която е имала за цел да доведе до положителни стопански резултати за летище Schönefeld в средносрочен и в дългосрочен план.

(197) За оценката, дали един от проблематичните договори предоставя икономическо предимство, трябва да се изследва дали към момента на сключването на договора един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика би изходил от това, че чрез конкретния договор може да бъде постигната по-висока печалба, отколкото би било възможно по друг начин. Тази по-висока печалба се изчислява чрез разликата между вероятно постигнатите чрез договора увеличени приходи (т.е. разликата между приходите, които биха били постигнати, ако се сключи договорът, и приходите, които биха били постигнати без наличието на договор) и вероятно произтичащите от договора увеличени разходи (т.е. разликата между разходите, които биха възникнали, ако договорът би бил сключен, и разходите, които биха възникнали без договор); полученият паричен поток трябва да се намали чрез съответен сконтов лихвен процент.

(198) Освен това в настоящото разследване трябва да се вземат предвид всички важни увеличени приходи и разходи във връзка със сделката. Различните елементи (отстъпки върху летищни такси, субсидии за маркетинг, други финансови стимули) не бива да бъдат оценявани отделно. За тази цел трябва да се има предвид следният пасаж от решението

([60]) Този въпрос се поставя преди всичко във връзка с договора с easyJet от 2003 г., който е бил сключен, когато Тарифата за таксите от 2003 г. е била действаща, и който явно се е отклонявал от условията на тази тарифа за таксите (вж. съображение 42). Освен това първият договор с Ryanair, първият договор с Germanwings и договорите с Volare и V-Bird са били сключени, когато Тарифата за таксите от 2003 г. е била в сила. Тези договори са предвиждали плащания на субсидии, които не са били предвидени в тарифата за таксите (вж. съображение 48). По същия начин са били сключени договорите с Aer Lingus, Icelandair и Norwegian Air Shuttle, когато Тарифата за таксите от 2004 г. е била в сила. Тези договори са предвиждали субсидии, платими от FBS за пропорционално финансиране на маркетинговите разноски на конкретните авиокомпании, което не е било предвидено в тарифата за таксите (вж. съображение 49).

([61]) Решение по делото *Charleroi*, точка 98.

по делото *Charleroi*: „В рамките на прилагането на критерия за частния инвеститор една търговска сделка (…) трябва да бъде разглеждана в нейната цялост, за да се провери дали държавната институция и контролираната от нея институция като цяло са имали поведението на пазарно ориентирани икономически субекти. Комисията трябва при оценяването на спорните мерки да вземе предвид всички съответни аспекти на спорната мярка и нейния контекст […]“ ([62]).

(199) Очакваните увеличени приходи трябва да включват по-специално приходите от летищните такси, като се вземат предвид отстъпките и очакваният допълнителен трафик вследствие на сключването на договора, както и вероятните необвързани с въздухоплаването приходи, генерирани в резултата на допълнителния трафик. Очакваните увеличени разходи трябва да включват предимно всички увеличени оперативни и инвестиционни разходи, които не биха възникнали, ако договорът не би бил осъществен; освен това увеличените разходи трябва да включват разходите за маркетингови субсидии и за други финансови стимули.

7.5. **Оценка на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. (мярка 2)**

(200) Договорът с авиокомпания easyJet от 2003 г. беше сключен преди влизането в сила на Тарифата за таксите от 2004 г. за първоначален срок от 10 години с опцията договорът да бъде продължен с нови десет години.

(201) Германия представи документи, от които се виждат предварително изготвените финансови прогнози за проекта, които се опират по-специално на прогнозите на FBS от 17 декември 2003 г., т.е. преди сключването на договора между FBS и авиокомпанията easyJet на 19 декември 2003 г. (вж. във връзка с това съображение 37). FBS е изхождала от това, че в периода от 2004 г. до 2012 г. договорът би донесъл годишно увеличение на нейната оперативна печалба и че през 2010 г. би била достигната оперативната точка на рентабилност (break-even).

Таблица 9

Прогнози на FBS относно допълнителната оперативна печалба вследствие на договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г. (в млн. EUR)

	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Оперативна печалба без easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Допълнителна оперативна печалба с easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо оперативна печалба	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(202) Комисията разглежда тези прогнози и залегналите в тях предположения като солидна основа за подписване на договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г.

(203) Очакваните прогнози за трафика въз основа на договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г. са били изчислени на базата на броя самолети, които авиокомпания easyJet е следвало в съответствие с договора да разположи за местопребиваване на летище Schönefeld с течение на времето, както и на базата на фактор на натоварване от […], който се явява правдоподобен с оглед на обичайните фактори на натоварване на нискотарифните превозвачи.

(204) В бизнес плана бяха взети предвид прогнозите за всички съответни увеличени разходи и приходи, включително за обвързаните и необвързаните летателната дейност категории приходи, и разходите за финансовите стимули за авиокомпанията easyJet. В тези прогнози бяха отчетени по-специално допълнителният трафик и допълнителните движения на въздухоплавателни средства, които са били очаквани въз основа на договора и на договорните условия.

(205) За да бъде подложено това стратегическо решение на стрес тест, накрая FBS възложи на одиторската фирма […] („втори експерт“) да провери дали един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от съображения за рентабилност, би подписал този договор през 2003 г. В тази експертиза („проучване на втория експерт“), която е била приключена през 2007 г., обект на проучване бяха и договори с други авиокомпании.

(206) Вторият експерт базира своя анализ на договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г. на прогнозите на FBS, споменати в съображение 158.

(207) Вторият експерт провери подробно солидността на изготвените от FBS прогнози за приходите и разходите и въз основа на информацията, която е била на разположение към момента на сключването на договора, и предприе корекции в предположенията на FBS, когато е бил на мнение, че те са неуместни.

([62]) Решение по делото *Charleroi*, точка 59.

(208) Във връзка с това вторият експерт предприе корекция в бизнес плана, за да включи инвестиционни разходи в размер на […] млн. EUR за създаването на допълнителни перони за авиокомпанията easyJet на терминал Б. По-нататък са били извършени корекции, за да се вземе предвид фактът, че прогнозите на FBS са се основавали на проект на договора с easyJet, който не е съвпадал напълно с окончателно подписания договор. Впоследствие вторият експерт предприе корекции в бизнес плана, за да осигури съответствие в пълен обем между бизнес плана и условията на подписания договор.

(209) Освен това вторият експерт е изчислил на базата на прогнозите на FBS (с посочените по-горе корекции) капиталовата стойност (нетна настояща стойност) на договора с авиокомпанията easyJet от 2003 г. за периода 2004—2007 г. към стойността на 30 декември 2003 г. Капиталовата стойност на един динамичен ред от очаквани парични потоци (входящи и изходящи плащания) се определя като намалената сума на отделните очаквани парични потоци по време на съответния период. Капиталовата стойност е икономически показател, който предприятията използват за оценка на рентабилността на един проект. Вторият експерт е изчислил съвкупната капиталова стойност на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. в края на всяка година до изтичането на договора. За тази цел вторият експерт е изчислил приложимия за сконтирането на паричните потоци сконтов лихвен процент по класическия метод на модела за ценообразуване на капиталовите активи (Capital Asset Pricing Model, CAPM) ([63]), така че сконтовият лихвен процент е отразявал по по-ефективен начин капиталовите разходи на FBS през 2003 г.

(210) Получените капиталови стойности са дадени в таблица 10:

Таблица 10

Капиталови стойности на паричните потоци, очаквани вследствие на договора с авиокомпания easyJet от 2003 г.

Съвкупни капиталови стойности в края на годината (стойност към 30 декември 2003 г.):	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Капиталова стойност (в млн. EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Източник: Проучване на втория експерт.

(211) Всички тези капиталови стойност са положителни и потвърждават, че сключването на договора с авиокомпания easyJet през 2003 г. е било целесъобразно.

(212) Вторият експерт е отбелязал в своя доклад, че ефектът на договора в първоначалния му вариант, т.е. за срок от десет години с опцията да бъде продължен с нови десет години, за летище BER не е бил взето предвид от FBS през 2003 г., когато е било подложено на проверка сключването на договора. Според втория експерт договорът с авиокомпания easyJet от 2003 г. с неговите първоначални условия би трябвало е в сила дълго време след планираното за 2011 г. откриване на летище BER. Освен това този договор е предвиждал условия, които очевидно са били по-изгодни, отколкото условията в общата тарифа за таксите, планирана за летище BER при неговото откриване. Следователно според втория експерт е съществувал рискът, че съществуващият договор с авиокомпания easyJet от 2003 г. би могъл да доведе до това други авиокомпании да поставят FBS под значителен натиск, за да намалят разликата между общите такси, действащи на летище BER, и договорените с easyJet такси. През 2003 г. този риск без съмнение е бил изключително нисък, трудно предвидим с оглед на бързо променящия се пазар на нискотарифните превозвачи и изобщо не е било възможно той да бъде определен в количествено изражение. В действителност този риск никога не се е осъществил. Договорът за изменение с авиокомпания easyJet от 2007 г., който е трябвало да изтече към момента на откриване на летище BER, е заменил договора с easyJet от 2003 г.

(213) Второто проучване следователно потвърждава, че един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, би сключил договора с авиокомпания easyJet от 2003 г.

(214) В заключение трябва да се констатира, че договорът с авиокомпания easyJet от 2003 г. не съдържа държавна помощ.

([63]) Съобразно с това за изчисляването на сконтовия лихвен процент „ra“ се прилага следната формула:
$ra = rrf + Ba\ (rm - rrf)$
Където:
rrf = доходността на ценна книга с нулев риск
rm = очакваната доходност на общия пазар
Ba = бета на актива.

7.6. **Оценка на договорите с други авиокомпании (мярка 3)**

(215) Решенията на FBS за сключването на договори с авиокомпаниите Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle и Aer Lingus са се основавали също така на предварителни прогнози за увеличения трафик, както и за увеличените приходи и разходи, според които сключването на тези договори е било рентабилно.

(216) За всеки от тези договори прогнозите за очаквания трафик са били изчислявани на базата на броя движения на въздухоплавателни средства и на защитими предположения по отношение на техния коефициент на натоварване, очаквани с оглед на планираната дейност на авиокомпаниите. В тези прогнози са били взети предвид прогнозите за всички съответни увеличени разходи и приходи, включително на обвързаните и на необвързаните с летателната дейност категории приходи, и разходите за предлаганите от FBS финансови стимули за авиокомпаниите.

(217) Както в случая с договора с авиокомпания easyJet от 2003 г. предварителните прогнози на FBS бяха подложени на стрес тест от втория експерт. Стрес тестът е показал, че сключването на договор с тези авиокомпании би довело за в бъдеще при всеки договор за всяка година от общия срок на договора до увеличени приходи, които биха надхвърляли увеличените разходи (въпреки други по-скоро предпазливи заключения). Това заключение е резултатът от анализа, който вторият експерт е извършил за всеки договор на базата на тези коригирани прогнози, които са в пълно съответствие с методиката, описана в разделите 7.4.4. и 7.5. Вторият експерт е основал своята проверка и корекции изключително на данните и прогнозите, с които е разполагала FBS към момента на проверката на сключването на договора.

(218) Таблица 11 съдържа предварителните капиталови стойности, изчислени от втория експерт за осем от общо деветте въпросни договора за периода на предвидения срок на договора, към момента на съответното сключване на договора.

Таблица 11

Капиталови стойности на договорите между FBS и различни нискотарифни превозвачи

Авиокомпания/договор	Предвиден срок на договора	Капиталова стойност за срока на договора (в EUR)
Ryanair (първи договор)	1 май 2003 г. до 30 април 2004 г.	[…]
Ryanair (втори договор)	1 май 2003 г. до 30 април 2008 г.	[…]
Germanwings (първи договор)	26 октомври 2003 г. до 31октомври 2006 г.	[…]
Germanwings (втори договор)	1май 2004 г. до 30 април 2008 г.	[…]
Volare	26 октомври 2003 г. до 31 март 2007 г.	[…]
Icelandair	6 юни 2004 г. до 31 март 2009 г.	[…]
Norwegian Air Shuttle	29 март 2004 г. до 31 март 2009 г.	[…]
Aer Lingus	30 март 2004 г. до 31 март 2009 г.	[…]

Източник: проучване на втория експерт.

(219) Както е видно от таблицата, всички капиталови стойности са положителни. По тази причина за един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от съображения за рентабилност, би било целесъобразно да приеме условията на тези договори към момента на тяхното подписване.

(220) За договора с V-Bird ([64]) не беше изчислявана капиталова стойност. Според втория експерт за този договор не е бил на разположение предварително изготвен бизнес план. Условията на този договор обаче са много подобни на условията на сключения договор с авиокомпанията Volare. Двата договора са били сключени почти едновременно за приблизително еднакъв срок (три и половина или съответно четири години). Двата договора са предвиждали прилагането на Тарифата за таксите от 2003 г. за определянето на летищните такси, както и същия стимул под формата на субсидия в размер на съответно […] EUR за Volare и за V-Bird. Определените в двата договора оперативни условия предвиждаха много подобен брой движения на въздухоплавателни средства и същия тип самолети. Освен това към момента на сключването на тези договори е било правдоподобно предположението, че двете авиокомпании биха имали подобен фактор на натоварване. Следователно произтичащият от тези договори

([64]) Това е единственият договор с нискотарифен превозвач, който беше включен в официалната процедура по разследване, но не се съдържа в таблица 11.

увеличен трафик е бил сравним. И на последно място, за двата договора е могло да се предположи, че те съответстват на аналогични увеличени експлоатационни разходи за FBS. С оглед на аналогията между тези два договора е било приемливо заключението, че договорът с авиокомпанията V-Bird съответства на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

(221) Авиокомпания V-Bird прекрати летателната си дейност на 8 октомври 2004 г. и подаде заявление за обявяване в несъстоятелност, на която е даден ход на 18 октомври 2004 г. V-Bird е била ликвидирана в началото на месец януари 2005 г. Следователно вече не съществува предприятие, което би получило преки или непреки облаги от потенциална държавна помощ във връзка с договора с авиокомпания V-Bird.

(222) С оглед на гореизложеното никой от договорите, включени в таблица 6, не съдържа държавна помощ.

7.7. **Оценка на договора за наем с авиокомпания easyJet от 2004 г. (мярка 4)**

(223) Някои заинтересовани страни бяха на мнение, че договорът за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г. е дал на easyJet правото на изключително ползване на терминал Б на летище Schönefeld, а на други авиокомпании е отказан достъпът до терминал Б.

(224) Както е представено в съображение 55, в периода от 2004 г. до 2007 г. авиокомпанията easyJet е наела площ от около […] m^2 под формата на офис помещения и гишета за регистрация и проверка на пътниците, което съответства на 24 % от общата площ на терминал Б. Обществените пространства на терминал Б (коридори, зали и кафене) са достъпни и за пътници на други авиокомпании, тъй като няма пространствено разделение между терминал Б и терминал А.

(225) Предоставянето на зони за регистрация и проверка на пътниците на определени авиокомпании и даването на права за брандинг и рекламни права за тези авиокомпании в заобикалящите пространства в непосредствена близост е обичайна практика на европейски и международни летища и такива споразумения са широко разпространени.

(226) Особено когато една авиокомпания или обединение на авиокомпании превозва значителен брой пътници от или до определено летище, е целесъобразно от оперативна (а следователно и от бизнес) гледна точка техните дейности да бъдат съсредоточени на един-единствен терминал. По този начин се оптимизират оперативните процеси както на летището, така и на авиокомпанията.

(227) Следователно един летищен оператор не предоставя непременно на дадена авиокомпания икономическо предимство, като ѝ отстъпва изключителното използване на всички гишета за регистрация и проверка на пътниците и офисни пространства в един терминал. Такъв би бил случаят евентуално само тогава, когато летищният оператор предоставя на авиокомпанията пространства за изключително ползване, които надхвърлят нуждите на авиокомпанията (при което по този начин други авиокомпании биха били възпрепятствани да използват реалния наличен капацитет), или ако изчисленият за авиокомпанията наем е прекомерно нисък. Както ще бъде изложено по-долу, нито едно от тези условия не се отнася за договора за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г.

(228) От установяването на своята летателна експлоатация на летище Schönefeld easyJet е била най-доминиращата авиокомпания с голяма преднина пред другите авиокомпании. Между 2004 г. и 2007 г. авиокомпанията easyJet е превозила между […] % и […] % от всички пътници на летище Schönefeld. Още през 2003 г. е било прогнозирано, че с оглед на трафика easyJet би била най-голямата авиокомпания с голяма преднина в сравнение с другите авиокомпании. Въз основа на договорното задължение на easyJet да разположи на база в летище Schönefeld определен брой самолети FBS е могла да изхожда от съответен висок брой пътници от момента, в който авиокомпания easyJet е започнала своята летателна дейност.

(229) Съгласно Международната организация за гражданска авиация капацитетът на терминал Б е възлизал на 600 000 пътници годишно; този брой е значително по-нисък от броя на пътниците, който авиокомпанията easyJet би превозвала от 2004 г. от и до летище Schönefeld съгласно очакванията ([…] милиона ([65])). Следователно е очевидно, че чрез договора за наем с easyJet от 2004 г. FBS не е провеждала стратегия на „преосигуряване с капацитет“, която да е насочена към това да пречи на други авиокомпании да се конкурират с easyJet на летище Schönefeld. През 2006 г. на терминал Б са били обработени […] милиона пътници, и то без значими технически промени; това съответства на по-голям от двойния теоретичен капацитет. Това, че е могло да бъде обработен толкова висок пътникопоток, се е дължало преди всичко на факта, че съоръженията на терминала са били използвани само от една авиокомпания, чрез което е могло да бъдат оптимизирани пътникопотоците.

(230) С оглед на наемната цена сравняването на наемните цени на различни летища е без значение, тъй като летищата се различават по отношение на капацитета, пазарните условия и качеството на съоръженията. Наемите, плащани от авиокомпанията easyJet, са съответствали в действителност на схемата за цените на наемите на FBS без предоставяне на отстъпки.

(231) На терминал Б авиокомпанията easyJet е плащала […] EUR на m^2 за пространства за обработващи гишета и […] EUR на m^2 за офис площи. С други авиокомпании на други терминали са били договорени подобни такси за сравними съоръжения. Авиокомпанията Germanwings например е плащала също така […] EUR на m^2 за пространства за обработващи гишета на терминал А. На авиокомпания Aeroflot са били начислени […] EUR на m^2 за офисно помещение на терминал А. Авиокомпанията Condor е наела преди easyJet офис площи на терминал Б и е плащала по-нисък наем за същия вид съоръжения на терминал Б. Докато авиокомпанията easyJet е плащала […] EUR на m^2 за офис площи, авиокомпания Condor е трябвало да плаща само […] EUR на m^2.

([65]) Проучване на втория експерт, таблица 2 на страница 22.

(232) Този начин на сравнение е подходящ, за да се прецени дали договорът за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г. е съдържал икономическо предимство. За разлика от един договор, който регламентира цялата експлоатация на една авиокомпания на едно летище и важните финансови отношения между авиокомпанията и летището ([66]), един договор за наемане на пространства за обработващи гишета и офис площи се отнася за достъпа до съоръжения, които поне в рамките на определено летище обикновено могат да бъдат разглеждани като стандартни съоръжения. Освен това регламентираните в такива договори наеми възлизат на по-ниски суми в сравнение с летищните такси, маркетинговите субсидии и другите финансови стимули. По тази причина за летищния оператор няма съществен стимул да определя специално разработени наеми или да договаря с авиокомпаниите възможно най-високите наеми. Икономическият интерес на летищния оператор се състои много повече в това да съсредоточи оперативната експлоатация на една авиокомпания на едно място, за да осигури оперативната ефективност в полза на своя клиент. Това е особено вярно тогава, когато летищният оператор, както в случая на FBS, се опита да привлече авиокомпании и да ги подтикне да увеличат своя трафик.

(233) Следователно противно на аргументите на някои заинтересовани страни не би било непременно целесъобразно на авиокомпаниите да се предоставят зони въз основа на тръжни процедури. Такава практика изглежда действително много необичайна на европейските летища. Поведението, очаквано от един предпазлив летищен оператор, ръководен от съображения за рентабилност, се състои в това да намери за всяка важна авиокомпания, използваща летището, подходящи зони по отношение на капацитета и други признаци и да изчисли подходящ наем в съответствие с обичайните практики в рамките на летището.

(234) По тези причини размерът на наема не представлява икономическо предимство, ако съответства в голяма степен на наемите, определяни за други авиокомпании, използващи летището, какъвто е случаят с договора за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г.

(235) Освен това за един летищен оператор е целесъобразно да сключва подобни договори за срок, съответстващ на срока на „основния“ договор, който регламентира оперативната дейност на авиокомпанията на летището, какъвто е случаят с договора за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г.

(236) По отношение на системата за обработване и транспорт на багажа системите, съществуващи на терминал А и на терминал Б са идентични от техническа гледна точка с изключение на един аспект: системата за обработване и транспорт на багажа на терминал Б включва неподвижен рентгенов апарат. Той е бил монтиран по искане на федералната полиция. В противен случай е щял да бъде отнет оперативният лиценз на терминал Б. Техническото оборудване на системата за обработване и транспорт на багажа на терминал Б не предоставя на авиокомпания easyJet никакво оперативно предимство, като например по-бързо или по-гладко натоварване или разтоварване на багажа. Тя предлага по-скоро интегриран рентгенов контрол, което обаче не влияе на процеса на регистрация и проверка на пътниците на авиокомпанията.

(237) Всъщност интегрираната система за сигурност създава по-скоро оперативни трудности на авиокомпания easyJet. За получаването на багаж, който изисква ръчен контрол, пътникът трябва да бъде извикан отново в контролната зала на терминал Б. Пътникът обаче в този момент се намира вече в салона за отпътуване и трябва да бъде информиран и върнат обратно. Това е сложна процедура, водеща до това, че най-късният час за регистрация и проверка на пътниците, посочен от летище Schönefeld за заминаващи от терминал Б пътници, е минимум 30 минути преди полета. В момента практиката на авиокомпанията easyJet е 40 минути, тъй като в противен случай не може да бъде гарантирано своевременното приключване на процеса. На терминал А не съществуват такива ограничения. Обичайната практика тук е срок на явяване от 20 минути преди излитането и не представлява никакъв проблем в техническо отношение.

(238) Друг проблем е свързан с това, че системите за обработване и транспорт на багажа на терминал Б и терминал А се различават по отношение на своята податливост на смущения. В периода от месец май до месец декември 2004 г. интегрираната техника за безопасност и следователно по-високата сложност доведе до разполагаемост на системата за обработване и транспорт на багажа на терминал Б от […] % от експлоатационното време, докато системата за обработване и транспорт на багажа на терминал А е била готова за експлоатация на […] %.

(239) С оглед на предходното изложение трябва да се направи заключението, че никоя от разпоредбите на договора за наем с авиокомпанията easyJet от 2004 г. не е предоставяла на easyJet икономическо предимство. Следователно този договор не представлява държавна помощ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Следните мерки, които Германия е привела в действие по отношение на предприятията, посочени в букви а) до л), не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз:

а) сключеният на 6 август 1992 г. договор за управление и прехвърляне на печалбата между Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH и Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

б) сключеният на 19 декември 2003 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и easyJet Airline Company Ltd.;

([66]) Като договора с авиокомпания easyJet от 2003 г.

в) сключеният на 31 март 2003 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Ryanair Limited;

г) сключеният на 28 април 2004 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Ryanair Limited;

д) сключеният на 14 октомври 2003 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Germanwings GmbH;

е) сключеният на 23 декември 2004 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Germanwings GmbH;

ж) сключеният на 22 октомври 2003 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Volare Airlines S.p.A.;

з) сключеният на 3 ноември 2003 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и V-Bird Airlines B.V.;

и) сключеният на 6 юни 2004 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Icelandair Reykjavik Airport;

й) сключеният на 17 май 2004 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Norwegian Air Shuttle AS;

к) сключеният на 13 май 2004 г. договор между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и Aer Lingus Limited;

л) сключеният през месец март 2004 г. договор за наем между Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH и easyJet Airline Company Ltd. за използването на определени участъци и съоръжения на терминал Б на летище Schönefeld.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 20 февруари 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател