II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/506

ze dne 20. února 2014

o opatřeních přijatých Německem v souvislosti s letištěm Berlin-Schönefeld GmbH a různými leteckými společnostmi – SA.15376 (C 27/07, ex NN 29/07)

(oznámeno pod číslem C(2014) 868)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na první pododstavec čl. 108 odst. 2 této smlouvy ([1]),

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po výzvě adresované zúčastněným stranám, aby předložily připomínky v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([2]), a se zřetelem k jejich připomínkám,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) V letech 2003 až 2006 byly Komisi doručeny stížnosti různých stran, podle nichž obdržely určité letecké společnosti a provozovatel letiště Berlin-Schönefeld (dále jen „Schönefeld“) možná protiprávní státní podpory pro své činnosti na tomto letišti.

(2) Komise požádala Německo dopisem ze dne 17. srpna 2006 o informace k této věci. Německo této žádosti vyhovělo dopisem ze dne 20. prosince 2006.

(3) Dopisem ze dne 10. července 2007 (dále jen „úvodní rozhodnutí“) informovala Komise Německo o svém rozhodnutí zahájit z důvodu výše uvedených opatření řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Kromě toho Komise schválila příkaz k poskytnutí informací podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999 ([3]) s ohledem na všechny podklady, údaje a informace, s jejichž pomocí může ověřit, zda dotyčná opatření představují státní podporu.

(4) Německo doručilo Komisi dne 4. října 2007 připomínky, které dne 3. března 2008 doplnilo dalšími podklady.

([1]) S účinností od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES mění na články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU (SFEU). Oba soubory ustanovení jsou ve své podstatě identické. Odkazy na články 107 a 108 SFEU je pro účely tohoto rozhodnutí nutno v případě potřeby chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU rovněž zavedla některé terminologické změny, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“ a „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. Pojmy SFEU se použijí v celém tomto nařízení.

([2]) Úř. věst. C 257, 30.10.2007, s. 16.

([3]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování EU (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

(5) Rozhodnutí Komise zahájit uvedené řízení bylo dne 30. října 2007 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]). Komise v něm vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly k předmětným opatřením své připomínky.

(6) Komise obdržela připomínky od několika zúčastněných stran. Dne 16. ledna 2008 a 20. února 2008 postoupila Komise tyto připomínky Německu. Dopisem ze dne 15. května 2008 zaujalo Německo postoj k připomínkám zúčastněných stran. Komise si vyžádala doplňkové informace dopisem ze dne 31. srpna 2009. Německo vyhovělo této žádosti třemi dopisy (ze dne 28. září 2009, 12. října 2009 a 28. října 2009). Dne 4. dubna 2011 požádala Komise Německo opět o informace. Nato doručilo Německo dne 19. května 2011 nové připomínky, stejně jako další podklady. Dne 10. října 2011 postoupila Komise Německu další připomínky zúčastněných stran. Na tyto připomínky Německo odpovědělo dne 7. listopadu 2011. V návaznosti na další žádosti Komise o informace ze dne 17. ledna 2012 předalo Německo další připomínky dne 14. února 2012.

2. **OBECNÉ SOUVISLOSTI**

(7) Po znovusjednocení Německa v roce 1990 se Berlín s ohledem na leteckou dopravu nacházel z důvodu desetiletí dlouhého rozdělení města na východní a západní část ve zcela zvláštní situaci. Městská letiště Berlin-Tegel (dále jen „Tegel“) a Berlin-Tempelhof (dále jen „Tempelhof“) leží na území bývalého Západního Berlína. Letiště Schönefeld leží na území původního východního Berlína na hranici mezi spolkovými zeměmi Berlín a Braniborsko.

(8) Tempelhof byl otevřen v roce 1923 a z důvodu krátké vzletové a přistávací dráhy ho mohla využívat pouze malá letadla. Pouhá modernizace tohoto letiště nebyla z důvodu jeho polohy možná, protože jeho blízkost k historickým památkám i okolní obytné čtvrti neumožňovaly rozšíření. Provoz na letišti Tempelhof byl ukončen dne 30. října 2008.

(9) Letiště Tegel bylo otevřeno v roce 1948 s cílem umožnit letecký most pro zásobování města během sovětské blokády Západního Berlína. Od roku 1968 přesunuly četné letecké společnosti svůj provoz z Tempelhofu do Tegelu, protože letiště Tempelhof nebylo vhodné pro trysková letadla. Od roku 1975 se Tegel rozvinul na nejdůležitější berlínské letiště pro osobní dopravu. Počátkem 90. let 20. století byla v Tegelu v časech špičkového zatížení vyčerpána maximální kapacita. Jediná možnost, jak dlouhodobě předcházet značným problémům z hlediska kapacity, spočívala ve výstavbě vzletových a přistávacích drah i ve výstavbě většího terminálu. To však nebylo možné, protože Tegel je stejně jako Tempelhof městské letiště, které je obklopené obytnými čtvrtěmi a příjezdovými ulicemi. Každý další nárůst letecké dopravy v Tegelu by kromě toho představoval větší hlukovou zátěž pro obyvatele.

(10) Letiště Schönefeld bylo v roce 1946 otevřeno na příkaz sovětské vojenské správy v Německu. Letiště sloužilo nejdříve v první řadě jako vojenské letiště, které využívaly i komerční letecké společnosti, např. Aeroflot a později východoněmecká společnost Interflug. Až do politického převratu v Německu v roce 1990 bylo letiště Schönefeld několikrát rozšířeno. Lokalita, která byla koncipována jako vojenské letiště, nesplňovala požadavky moderní komerční letecké dopravy. Kromě toho letiště nebylo po změně politické situace v dobrém stavu. Z tohoto důvodu byly v 90. letech 20. století nutné rozsáhlé investice, aby se letiště přizpůsobilo západoevropským bezpečnostním normám. Mimo to leží Schönefeld dále od centra města než Tempelhof a Tegel. Proto ho minimálně určité kategorie cestujících a leteckých společností považovaly za méně atraktivní.

(11) Tato tři berlínská letiště provozovaly z historických důvodů původně různé společnosti. V souvislosti se sjednocením byly sloučeny do jednoho jediného holdingu, souhrnně Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (dále jen „BBF“), jehož společníky byly spolkové země Berlín a Braniborsko (po 37 %) a německá spolková vláda (26 %). Do roku 2003 měl tento holding dvě dceřiné společnosti: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (dále jen „BFG“) jako provozovatele letišť Tegel a Tempelhof a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (dále jen „FBS“) jako provozovatele letiště Schönefeld. V říjnu 2003 proběhla fúze společností BBF a FBS. BFG se při tom stala dceřinou společností FBS. Dne 1. ledna 2012 byla FBS přejmenována na Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (dále jen „FBB“).

(12) V 90. letech 20. století bylo rychle zřejmé, že je bezpodmínečně nutné využívat stávající kapacitu letišť efektivněji – v tehdejší době z důvodu až do té doby politicky motivovaného rozdělení města přes aglomeraci Berlín. Vychází se při tom z toho, že – zčásti na základě skutečnosti, že Berlín se měl opět stát německým hlavním městem – se obecně vycházelo z nárůstu letecké dopravy z Berlína a do Berlína (srov. tabulku 1).

([4]) Viz poznámka pod čarou 2..

Tabulka 1

Nárůst dopravy na berlínských letištích (miliony cestujících)

Rok	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	ž. úd.
1992	1,4	6,6	ž. úd.
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	ž. úd.
1995	1,9	8,2	ž. úd.
1996	1,8	8,3	ž. úd.
1997	1,9	8,6	ž. úd.
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	ž. úd.
2000	2,1	10,3	ž. úd.
2001	1,9	9,9	ž. úd.
2002	1,6	9,1	ž. úd.
2003	1,7	11,1	0,5
2004	3,3	11	0,4
2005	5	11,5	0,5
2006	6	11,8	0,6
2007	6,3	13,5	0,4
2008	6,6	14,5	0,4
2009	6,8	14,2	uzavřeno
2010	7,3	15,0	uzavřeno
2011	7,1	16,9	uzavřeno
2012	7,1	18,2	uzavřeno

Zdroj: Údaje z rozhodnutí Komise o státní podpoře č. NN 25/09 (ex N 167/09) – Německo – Financování letiště Berlin Brandenburg International (Úř. věst. C 179, 1.8.2009, s. 5), aktualizovány na základě údajů z výročních zpráv FBB.

(13) Na tomto základě byla přímo po znovusjednocení Německa přednesena možnost jednoho jediného letiště pro region Berlín-Braniborsko. Na základě prognóz počtu cestujících na berlínských letištích se vycházelo z toho, že nárůst letecké dopravy by bylo možné zvládnout pouze za pomoci jednoho jediného letiště vhodné velikosti a v souladu s nejnovějším stavem techniky.

(14) S plány na vybudování jednoho jediného letiště pro Berlín se začalo v lednu 1992. V této souvislosti bylo dne 20. června 1993 oznámeno, že jako možná lokalita pro výstavbu nového letiště byla určena oblast jižně od Schönefeldu, stejně jako obě letiště Sperenberg a Jüterbog. Tegel a Tempelhof nebyly ze dvou důvodů brány za potenciálně zajímavé: zaprvé z důvodu negativních vlivů těchto městských letišť na obyvatele (především z důvodu hluku letadel) a zadruhé proto, že výstavba v rozsahu požadovaném pro nové jediné berlínské letiště nebyla obecně možná. Rozhodnutí pro Schönefeld se opíralo koneckonců o jeho relativní blízkost od centra města (ačkoli letiště leží mimo město) a dobré napojení prostřednictvím silnic a železnice. Následně bylo rozhodnuto,

že stávající letiště Schönefeld bude vybudováno a zmodernizováno jako berlínské hlavní letiště nazvané Berlin-Brandenburg Willy Brandt (dále jen „BER“) a že v této souvislosti budou letiště Tegel a Tempelhof uzavřena. Toto rozhodnutí bylo formálně potvrzeno usnesením o shodě mezi německou spolkovou vládou a zeměmi Berlín a Braniborsko ze dne 28. května 1996.

(15) Společníci BBF plánovali provedení záměru BER prostřednictvím soukromých vlastníků a provozovatelů letiště. V roce 1997 bylo rozhodnuto o privatizaci, v jejímž rámci měly být všechny podíly BBF prodány soukromému investorovi a budoucímu kupci měla být udělena koncese na provozování letiště.

(16) Nedošlo však ke shodě mezi společníky BBF a předkladateli nabídky. V důsledku toho prohlásili veřejní vlastníci v roce 2003 privatizaci za neúspěšnou a mimo to sdělili, že letiště bude nyní vybudováno pod vedením veřejné správy ([5]).

3. POPIS OPATŘENÍ A JEJICH POZADÍ

3.1. Smlouva o ovládnutí a odvodu zisku

(17) Společnosti BBF a BFG podepsaly dne 6. srpna 1992 smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku. Tato smlouva měla mít původně platnost pět let s automatickým prodloužením o dva roky a roční výpovědní lhůtou. Podobnou smlouvu uzavřely i společnosti BBF a FBS. Podle německého práva se v případě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku mezi podnikem a dceřinou společností jedná o smlouvu, kterou dceřiná společnost podřizuje své vedení mateřské společnosti. Kromě toho je dceřiná společnost povinna odvádět své zisky mateřské společnosti nebo na ni převádět vyrovnání svých ztrát. V praxi jsou na základě takové smlouvy zisky a ztráty mateřské a dceřiné společnosti sloučeny a odpovídajícím způsobem zdaněny. Na základě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku mezi BBF a jejími dceřinými společnostmi byly různé podniky s ohledem na daň z příjmu právnických osob pokládány za jediný daňový subjekt.

(18) V roce 2003 přešly v souvislosti s fúzí společností BBF a FBS práva a povinnosti BBF stanovené ve smlouvě o ovládnutí a odvodu zisku uzavřené s BFG dne 6. srpna 1992 na společnost FBS. Kromě toho ztratila svůj význam pro fúzi smlouva o ovládnutí a odvodu zisku uzavřená mezi BBF a FBS. Tato smlouva není tudíž v tomto rozhodnutí dále brána v úvahu.

(19) V praxi vedla smlouva o ovládnutí a odvodu zisku uzavřená mezi společnostmi BBF a BFG dne 6. srpna 1992 (dále jen „smlouva o ovládnutí a odvodu zisku“) – minimálně v určitých letech – k vyrovnání ztrát vzniklých v důsledku provozu letiště Schönefeld zisky, jichž bylo dosaženo provozem letiště Tegel.

(20) Letiště Schönefeld skutečně vykazovalo nejméně do roku 2006 provozní ztráty. Ty znázorňuje níže uvedená tabulka k EBITDA ([6]) a EBIT ([7]) letiště za období 2003 až 2006 na základě nákladů a výnosů, které byly bezprostředně spojeny s provozem letiště.

Tabulka 2

EBITDA a EBIT letiště Schönefeld v období 2003 až 2006

EBITDA/EBIT (v mil. EUR)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Označení obchodního tajemství ve smyslu sdělení Komise C(2003) 4582 ze dne 1. prosince 2003 o profesním tajemství v rozhodnutích ve věci podpory (Úř. věst. C 297, 9.12.2003, s. 6).

Zdroj: příloha 19 k připomínkám Německa ze dne 4. října 2007 po zahájení řízení.

([5]) Viz Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) ze dne 23.5.2003, č. 119, s. 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 (zisk před započtením úroků, daní, odpisů a amortizace).

([7]) Earnings before Interest and Taxes (zisk před zdaněním a úroky).

(21) V důsledku špatných výsledků letiště Schönefeld však nebyla zpochybňována rentabilita skupiny tvořené společnostmi FBS, BFG a – až do roku 2003 – holdingu BBF (dále jen „skupina FBS“). Skupina FBS mohla obecně poskytnout dostatek vlastních finančních prostředků, případně mohla potřebné finanční prostředky opatřit na trhu. Jak je Komisi známo, obdržela skupina FBS veřejné finanční prostředky z externích zdrojů pouze ve spojení s financováním záměru BER a v této souvislosti se souhlasem Komise ([8]).

(22) Tato okolnost byla vyvozena především z poměrně dobrých hospodářských výsledků letiště Tegel, jimiž byly zmírňovány negativní účinky provozních ztrát letiště Schönefeld na skupinu FBS. V období let 1990 až 2005 byl Tegel oproti Schönefeldu a Tempelhofu moderním letištěm, které využívali všichni důležití mezinárodní přepravci (letecké společnosti s rozsáhlou nabídkou služeb), kteří létali do Berlína. V některých kategoriích cestujících a leteckých společností byl kromě toho považován za nejatraktivnější letiště v aglomeraci Berlína. Mimo to byl v osobní letecké dopravě v Berlíně v letech 1990 až 2005 zaznamenán rostoucí trend, ze kterého měla skupina FBS prospěch.

(23) Tabulka 1 ukazuje, že počet cestujících ročně v Tegelu v 90. letech a od roku 2004 neustále rostl. V Schönefeldu počet cestujících ročně v první polovině 90. let značně narostl (z 1,1 milionu na 1,9 milionu cestujících v letech 1991 až 1995), ve druhé polovině stagnoval a v letech 2000 až 2003 klesl (ze 2,1 milionu na 1,7 milionu cestujících ročně). V letech 1991 až 2003 zachytilo velkou část nárůstu dopravy v Berlíně – v absolutních číslech – letiště Tegel, a nikoli Schönefeld. Zatímco počet cestujících ročně v Schönefeldu v uvedeném období narostl o 600 000, v Tegelu vzrostl dokonce o 4,4 milionu. Na obou letištích rostl objem dopravy, jak je vidět v tabulce 1, v letech 2003 až 2012 nepřetržitě: o 417 % v Schönefeldu (z 1,7 milionu na 7,1 milionu cestujících ročně) a o 63 % v Tegelu (z 11,1 milionu na 18,2 milionu cestujících ročně). Oproti období 1991 až 2003 se nárůst dopravy v absolutních číslech rozdělil téměř vyrovnaně na obě letiště, což znamená, že nárůst dopravy v Schönefeldu byl procentuálně výrazně silnější než v Tegelu.

3.2. **Nařízení o poplatcích pro letiště Berlín-Schönefeld**

(24) V 90. letech se skupina FBS pokusila přimět letecké společnosti k tomu, aby svůj letecký provoz přeložily z téměř plně vytíženého letiště Tegel na letiště Schönefeld, jehož kapacita nebyla zdaleka vyčerpána ([9]). Cílem těchto snah bylo překonat problémy v Tegelu a současně optimalizovat vytížení kapacity v Schönefeldu. Za tímto účelem byly kontaktovány jak letecké společnosti, které letiště Tegel a Tempelhof již považovaly za své stanoviště, tak i letecké společnosti, které na berlínská letiště, případně jedno z berlínských letišť ještě nelétaly. Několik leteckých společností vyjádřilo svůj zájem, nakonec však svůj provoz nepřeložila do Schönefeldu z marketingových důvodů ani jedna z nich. To bylo způsobeno zejména skutečností, že v Schönefeldu nebyl žádný stálý uživatel ([10]) a že infrastruktura v Schönefeldu nebyla tak moderní jako v Tegelu. Kromě toho nebylo toto znevýhodnění vyváženo

([8]) Toto poskytnutí veřejných finančních prostředků pokládala Komise za slučitelné s vnitřním trhem. Viz rozhodnutí Komise o státní podpoře č. NN 25/09 (ex N 167/09) a SA.35378 (12/N) (Úř. věst. C 36, 8.2.2013, s. 10) – Německo – Financování letiště Berlin Brandenburg International.

([9]) Německo uvedlo toto: i) Kapacita letiště Schönefeld činila v období 2003 až 2004 4,5 milionu cestujících ročně a v roce 2005 dosáhla hodnoty 7 milionů cestujících ročně (v porovnání s objemem dopravy 1,7 milionu, 3,3 milionu a 5 milionů cestujících v letech 2003, 2004 a 2005); ii) kapacita letiště Tegel v období 2003 až 2004 činila 9,5 milionu cestujících ročně a v roce 2005 dosáhla hodnoty 11,5 milionu cestujících ročně (v porovnání s objemem dopravy 11,1 milionu, 11 milionů a 11,5 milionu v letech 2003, 2004 a 2005). Kapacita letiště je měřitelná jen obtížně, neboť závisí na maximální kapacitě různých částí infrastruktury. K jejímu výpočtu se ne vždy hodí nejvyšší počet cestujících, ale někdy spíše například nejvyšší počet letů. Kromě toho odpovídá v případech, kdy počet cestujících je relevantní referenční hodnotou, maximální kapacita horní hranici pro nejvyšší počet cestujících za hodinu místo nejvyššího počtu cestujících za rok. To je dáno tím, že počet cestujících mezi špičkami a dobou mimo špičku (hodiny a dny) často silně kolísá a může podléhat sezónně podmíněným výkyvům. Z tohoto důvodu nemohou výše uvedené údaje plně vyjádřit kapacitní vytížení letišť Schönefeld a Tegel. Kromě toho je možné, že letiště v určitých případech překračuje svou teoretickou kapacitu za skutečného provozu (např. tím, že je odbavováno více cestujících, než udává nejvyšší počet cestujících za hodinu). Důsledkem toho však může být vznik nedostatečných podmínek (dlouhé čekací doby, zpoždění apod.). Nelze však popřít, že letiště Tegel bylo během předmětného období téměř plně vytížené, zatímco letiště Schönefeld svou kapacitu ani zdaleka nevyčerpalo.

([10]) Stálým uživatelem se rozumí přední letecká společnost na letišti (s ohledem na objem dopravy), jejíž pověst a obraz ovlivní to, že se na dotčeném letišti usadí další letecké společnosti, čímž se ještě více zvýší objem dopravy.

atraktivními letištními poplatky nebo jinými finančními pobídkami. Pokus o přeložení části letecké dopravy z Tegelu do Schönefeldu a dále o usídlení leteckých společností v Schönefeldu, které doposud nenabízely žádné spoje z Berlína a do něj, tedy v tuto chvíli nebyl v maximální míře úspěšný. Zdůrazňuje to již zmíněná skutečnost, že počet cestujících v Schönefeldu v období let 1991 až 2003 vzrostl pouze o 600 000, zatímco v témže období se v Tegelu zvýšil o 4,4 milionu cestujících.

(25) To vedlo k úvahám, jak by hospodářská situace Schönefeldu mohla být před otevřením letiště BER strategicky vylepšena. Jako možnost nebylo vzato v úvahu dočasné zavření letiště. Předmětem strategických úvah však byla výše letištních poplatků, jakož i jejich stanovení s ohledem na růst objemu dopravy.

(26) V Německu jsou poplatky, které letiště požadují od leteckých společností za poskytované služby v rámci infrastruktury letiště, stanovovány na základě nařízení o poplatcích vydaného příslušným letištěm. Nařízení o poplatcích jsou zveřejňována v německém věstníku pro leteckou dopravu nazvaném Nachrichten für Luftfahrer (Zprávy pro letecké dopravce). Každé letiště vydává své vlastní nařízení o poplatcích a musí o něm informovat příslušné orgány civilní letecké dopravy dané spolkové země.

(27) Od roku 2003 platila v Schönefeldu různá nařízení o poplatcích. V období od 1. srpna 2003 do 30. dubna 2004 platilo společné nařízení o poplatcích pro letiště Tegel, Tempelhof a Schönefeld (dále jen „nařízení o poplatcích z roku 2003“). Atraktivita tohoto nařízení byla považována za nedostatečnou, jelikož letecké společnosti žádným způsobem nemotivovalo k zavedení nových leteckých linek z Berlína a do Berlína nebo ke zvýšení četnosti letů.

(28) Na tomto základě pověřili společníci FBS v roce 2003 poradce společnosti ([…] – dále jen „poradenská společnost“) vypracováním strategie ke zlepšení finanční situace letiště Schönefeld až do otevření letiště BER, kterou by bylo možné zrealizovat rychle.

(29) Z analýzy poradenské společnosti vyplynulo, že z četných důvodů existoval potenciál pro značné rozšíření letecké dopravy v Berlíně. Na základě odhadů poradenské společnosti zahrnovala spádová oblast (tzv. catchment area) Berlína až 10 milionů možných cestujících ročně. Poradenská společnost určila řadu strukturálních faktorů, které napomáhaly k rozšíření letecké dopravy. K ústředním faktorům patřilo umístění četných sídel velkých nadnárodních podniků, skutečnost, že Berlín je největším univerzitním městem Německa, stejně jako centrum „kontaktů různých etnik“ ([11]), jakož i okolnost, že Berlín byl začátkem 21. století pokládán za rozvíjející se hlavní město a turistický magnet ([12]). Poradenská společnost objasnila, že Berlín vykazuje v roce 2003 v porovnání s jinými letišti hlavních měst ještě značný potenciál k zavedení a růstu nízkonákladové dopravy.

(30) V téže době zaznamenávala v celé Evropě značný růst nízkonákladová doprava ([13]). Z různých analýz vyplynulo, že nízkonákladovou dopravu lze spojit převážně s novými cestujícími, takže bylo možné počítat s odpovídajícím objemem navíc k běžné dopravě. Na základě prognózy poradenské společnosti představoval potenciál pro další nízkonákladovou dopravu v Schönefeldu krátkodobě, tj. v letech 2003 až 2005, nárůst o 600 000 až 900 000 dalších cestujících ročně, a střednědobě, tj. v letech 2005 až 2010, dalších 300 000 cestujících ročně.

(31) Mimo to poradenská společnost konstatovala, že realizace strategie k usazení nízkonákladových dopravců v Schönefeldu by vyžadovala pouze omezené úpravy a nebyly by zapotřebí žádné rozsáhlé investice do infrastruktury nebo podstatné změny stávající infrastruktury.

(32) Poradenská společnost proto takovou strategii (dále jen „nízkonákladová strategie“) doporučila. Pro její realizaci byla navržena kombinace množstevních slev z letištních poplatků a finančních pobídek ([14]).

(33) Společnost FBS se rozhodla pro realizaci nízkonákladové strategie a za tímto účelem schválila nové nařízení o poplatcích (dále jen „nařízení o poplatcích z roku 2004“). Toto nařízení o poplatcích bylo oproti nařízení z roku 2003 speciálně šité na míru letišti Schönefeld. Nové nařízení o poplatcích bylo schváleno dne 30. dubna 2004 a v platnost vstoupilo dne 1. května 2004. Stanovovalo následující druhy poplatků:

(a) poplatky za vzlety a přistání, zejména na základě maximální vzletové hmotnosti letadla;

([11]) „Kontakty různých etnik“ souvisejí s obyvateli, kteří pocházejí z dalekých zemí a pravidelně cestují letecky do své vlasti nebo přijímají návštěvy přátel, příp. příbuzných, kteří z těchto zemí také přilétají. V Berlíně žijí velké skupiny přistěhovalců první a druhé generace.

([12]) V tehdejší době byl Berlín třetí největší turistickou destinací v Evropě s největším počtem strávených nocí v Německu a vysokým podílem na počtu turistů přijíždějících na jeden den.

([13]) Nízkonákladová doprava v Evropě zaznamenala začátkem 21. století roční nárůst, který lze vysvětlit ziskově perspektivní expanzí jedniček v oboru, společností Raynair a easyJet, stejně jako řady nových leteckých společností.

([14]) Podrobný popis hodnocení od poradenské společnosti je uveden v oddíle 7.2.1.

(b) poplatky za cestující na základě počtu odlétajících cestujících a destinace letu;

(c) poplatek za parkování letadel na základě maximální vzletové hmotnosti letadla a doby využívání parkovacích ploch.

(34) Nařízení o poplatcích obsahovalo různé finanční pobídkové mechanismy:

(a) „množstevní slevu za cestující“, v jejímž rámci byly poplatky za cestující stanovovány proporcionálně na základě počtu přepravených cestujících:

Tabulka 3

Množstevní sleva za cestující podle nařízení o poplatcích z roku 2004

Počet cestujících za rok	Výše platby (%)
nad 50 000	5
nad 100 000	10
nad 150 000	15
nad 250 000	20

(b) „růstový podnět ve formě pobídky v souvislosti s destinací a četností letů“, které byly poskytovány za zřízení nových spojení z letiště Schönefeld a vytvoření dalších četností letů u stávajících spojení z Schönefeldu. Výše pobídky v souvislosti s destinací činila v prvním roce 80 %, ve druhém roce 60 %, ve třetím roce 40 % a ve čtvrtém roce 20 % základní sazby za přistání (definována jako součet platných poplatků za vzlet a přistání a poplatků za cestující za příslušné lety). Výše pobídky v souvislosti s četností letů činila v prvním roce 60 % a ve druhém roce 40 % základní sazby za přistání. Ke stanovení přesných podmínek měla být vždy uzavřena dvoustranná dohoda mezi FBS a danou leteckou společností.

(35) Nařízení o poplatcích z roku 2004 bylo v červenci 2005 znovu změněno. Podle této změny mohly letecké společnosti obdržet pobídku v souvislosti s destinací, pokud zřídily nová spojení z berlínského letištního systému, tzn. spojení do cílů, s nimiž předtím neexistovalo přímé spojení z Berlína. Před změnou se pobídka v souvislosti s destinací oproti tomu vztahovala na nová spojení z Schönefeldu, i když totéž spojení bylo provozováno přímými lety z jiných berlínských letišť.

(36) Dne 19. ledna 2006 bylo opět schváleno nařízení o poplatcích (dále jen „nařízení o poplatcích z roku 2006“), které vstoupilo v platnost zpětně od 1. ledna 2006. Oproti nařízení o poplatcích z roku 2004 byla zrušena pobídka v souvislosti s četností letů. Nařízení o poplatcích z roku 2006 stanovovalo v podstatě tři různé finanční pobídky: podporu růstu ([15]), tzn. pobídku ve spojení se zvýšením tonáže a počtu cestujících na každý let, podporu v souvislosti s destinací za zřízení nového přímého spojení Berlína s novým cílovým letištěm a množstevní slevu za cestující.

(37) Podle nařízení o poplatcích z roku 2006 si musela letecká společnost při zřizování nového spojení z Berlína vybrat mezi podporou v souvislosti s destinací a podporou růstu. Toto právo volby muselo být uplatněno před zřízením nového spojení a toto jednorázové rozhodnutí bylo závazné.

(38) Podpora v souvislosti s destinací činila v 1. období letového plánu po zřízení nového spojení 80 %, ve 2. období letového plánu 60 %, ve 3. období letového plánu 40 %, ve 4. období letového plánu 20 %, v 5. období letového plánu 10 % základní sazby za přistání. Kromě toho se letecké společnosti zavázaly k vrácení podpory v souvislosti s destinací, pokud by nové spojení znovu zrušily již před uplynutím 5. období letového plánu: v 1. období letového plánu 60 % příslušné základní sazby za přistání, v 2. období letového plánu 40 %, ve 3. období letového plánu 20 %, ve 4. období letového plánu 10 %, v 5. období letového plánu 0 %.

([15]) Tato podpora růstu se odlišuje od růstového podnětu podle nařízení o poplatcích z roku 2004.

(39) Podporu růstu mohly letecké společnosti nárokovat za předpokladu, že v porovnání s příslušným předchozím rokem dosáhly zvýšené tonáže nebo počtu cestujících na každý let. Podpora růstu se počítala pomocí stupnice uvedené v nařízení o poplatcích vždy podle výše dosaženého růstu; z toho vyplývaly degresivně odstupňované slevy z letištních poplatků. Podpora růstu byla omezena na maximálně pět let.

(40) Množstevní sleva za cestující oproti tomu byla v porovnání s nařízením o poplatcích z roku 2004 změněna a rozšířena jen mírně. Podle nařízení o poplatcích z roku 2006 spočívala množstevní sleva za cestující, nyní označovaná jako objemová podpora, v poměrném vrácení poplatků za vzlet a přistání, jakož i poplatků za cestující v závislosti na počtu přepravených cestujících. Slevové stupně byly stanoveny takto:

Tabulka 4

Objemová podpora: slevy podle nařízení o poplatcích z roku 2006

Počet cestujících za rok	Výše platby (%)
nad 50 000	5
nad 100 000	10
nad 250 000	15
nad 500 000	20
nad 1 milion	30
nad 2 miliony	40

3.3. **Individuální smlouvy uzavřené mezi společností FBS a určitými leteckými společnostmi**

3.3.1. *Usazení společnosti easyJet jako stálého uživatele na letišti Schönefeld*

(41) V roce 2003 zahájila společnost FBS v souvislosti s realizací nízkonákladové strategie v Schönefeldu jednání se společností easyJet Airline Company Ltd. (dále jen „easyJet“), neboť tato společnost hledala sídlo pro novou základnu na evropském kontinentu. Výměnou za atraktivní letištní poplatky a další finanční pobídky nabídla společnost easyJet umístění čtyř letadel na tomto letišti v prvním roce provozu (2004), přičemž ve druhém roce mělo následovat šest letadel a v každém dalším roce v období let 2006 až 2009 mělo přibýt jedno další letadlo. Podle údajů Německa to společnost FBS považovala za příležitost usídlit na letišti Schönefeld jako stálého uživatele na trhu zavedeného nízkonákladového dopravce.

(42) Dne 19. prosince 2003 uzavřely společnosti FBS a easyJet smlouvu (dále jen „smlouva s easyJet z roku 2003“) s výše uvedenými podmínkami. Se smlouvou byla stanovena zvláštní struktura poplatků pro easyJet, která se odchylovala od platného nařízení o poplatcích. V ní jsou stanoveny pouze poplatky na základě počtu odlétajících cestujících. Bez ohledu na to byl smlouvou zaveden slevový systém, který se opíral o počet cestujících navíc, které společnost easyJet přepravila v příslušném roce v porovnání s předchozím rokem. Tento zvláštní slevový systém byl později pod označením „podpora růstu“ zahrnut do nařízení o poplatcích z roku 2006 (viz 36. až 39. bod odůvodnění. Kromě toho se společnosti FBS a easyJet dohodly na podpoře v souvislosti s destinací ve formě jednorázové platby ve výši […] EUR za každou novou každodenní rotaci (četnost letů), kterou společnost easyJet vytvoří. Platby vycházející z tohoto systému byly však v roce 2004 pozastaveny. Celkově bylo v rámci tohoto systému podpořeno 19 nových každodenních rotací, které společnost easyJet vytvořila.

(43) Doba platnosti smlouvy uzavřené mezi společnostmi FBS a easyJet činila původně deset let, přičemž společnost easyJet měla možnost prodloužit ji o dalších deset let. Dne 11. září 2007 uzavřely společnosti FBS a easyJet pozměňovací smlouvu (dále jen „pozměňovací smlouva s easyJet z roku 2007“), kterou byla změněna doba platnosti a další podmínky původní smlouvy. Touto pozměňovací smlouvou byla doba platnosti smlouvy s easyJet z roku 2003 ve svém pozměněném znění omezena na dobu do otevření letiště BER (tehdy se předpokládal rok 2011). S ohledem na letištní poplatky obsahovala pozměňovací smlouva s easyJet z roku 2007 „dynamický“ odkaz na všeobecné nařízení o poplatcích letiště ([16]). V souladu s tím platilo nařízení o poplatcích platné v Schönefeldu vždy i pro easyJet, i když společnost FBS měla nařízení o poplatcích po uzavření smlouvy změnit.

([16]) Tento odkaz se vztahuje na výši letištních poplatků, stejně jako slevový systém a další finanční pobídkové mechanismy stanovené v nařízení o poplatcích.

(44) V období 2003 až 2006 se doprava společnosti easyJet na letišti Schönefeld značně zvýšila. Společnost mohla dokonce počet letadel umístěných na tomto letišti zvýšit rychleji, než jak bylo smluvně dohodnuto s FBS. Následně se letiště Schönefeld stalo v roce 2006 největší základnou společnosti easyJet mimo území Spojeného království.

(45) Tento stav vyjadřuje tabulka 5, která ukazuje vývoj dopravy společnosti easyJet na letišti Schönefeld (vždy v absolutních číslech a jako procentní podíl na celkovém počtu cestujících v Schönefeldu v letech 2004 až 2010).

Tabulka 5

Vývoj dopravy společnosti easyJet na letišti Schönefeld v letech 2004 až 2010

Vývoj počtu cestujících společnosti easyJet							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Podíl cestujících společnosti na celkovém počtu cestujících na letišti Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Usídlení jiných leteckých společností v Schönefeldu*

(46) Vedle usídlení společnosti easyJet jakožto stálého uživatele usilovala společnost FBS o získání dalších nízkonákladových dopravců. Na základě toho byly uzavřeny individuální smlouvy s následujícími nízkonákladovými dopravci: Germanwings GmbH (dále jen „Germanwings“), Ryanair Limited (dále jen „Ryanair“), Volare Airlines S.p.A. (dále jen „Volare“), V-Bird Airlines B.V. (dále jen „V-Bird“), Norwegian Air Shuttle AS (dále jen „Norwegian Air Shuttle“), Icelandair Reykjavik Airport (dále jen „Icelandair“), jakož i letecká společnost Aer Lingus Limited (dále jen „Aer Lingus“), která je pro účely tohoto usnesení považována za nízkonákladového dopravce ([17]).

(47) V případě společností Ryanair a Germanwings byly uzavřeny dvě po sobě jdoucí smlouvy, jedna v roce 2003 a druhá v roce 2004.

(48) Smlouvy se společnostmi Ryanair, Volare a V-Bird, jakož i první smlouva s Germanwings byly uzavřeny před schválením nařízení o poplatcích z roku 2004 a dnem jeho vstupu v platnost (viz 33. bod odůvodnění). V těchto smlouvách byla popsána spojení provozovaná z letiště Schönefeld a příslušné četnosti letů. Smlouvy předpokládaly finanční pobídky ve formě plateb pro jednotlivé letecké společnosti, které byly vyjednány s cílem přesvědčit tyto letecké společnosti o zahájení nebo rozšíření provozu v Schönefeldu, aniž by se nejprve muselo čekat na schválení nového nařízení o poplatcích s finančními pobídkami. Tyto platby byly spojeny s podmínkou, že letecká společnost musí realizovat minimálně určitý podíl letů plánovaných v rámci smluvně stanoveného provozu ([18]). V první smlouvě se společností Ryanair byla stanovena platba ve výši […] mil. EUR za rok (doba platnosti smlouvy). Smlouvy se společnostmi V-Bird a Volare obsahovaly platby ve výši […] mil. EUR za tři roky, degresivně odstupňované v ročních tranších. V první smlouvě se společností Germanwings byla stanovena platba ve formě degresivní slevy ze splatných letištních poplatků po dobu tří let. Kromě toho bylo dohodnuto, že FBS musí převzít náklady na marketingové aktivity ve výši […] EUR za rok.

(49) Ostatní smlouvy, které byly uzavřeny se vstupem nařízení o poplatcích z roku 2004 v platnost nebo až poté, vycházely v podstatě z týchž zásad. I v těchto smlouvách byla popsána spojení provozovaná z letiště Schönefeld a příslušné četnosti letů. Takto mohly dotčené letecké společnosti nárokovat různé finanční pobídky. Smlouvy však obsahovaly „dynamický“ odkaz na všeobecné nařízení o poplatcích letiště. V souladu s tím platilo nařízení o poplatcích platné v Schönefeldu vždy i pro dotčenou leteckou společnost, i když společnost FBS měla nařízení o poplatcích po uzavření smlouvy změnit ([19]). Smlouvy obsahovaly doložku, podle níž bylo udělení určitých pobídek stanovených v nařízení o poplatcích vázáno na podmínku, že letecká společnost musí zrealizovat minimálně určitý podíl letů plánovaných v rámci smluvně předpokládaného provozu. Kromě toho bylo v některých z těchto smluv stanoveno, že FBS přispěje k poměrnému financování marketingových nákladů dotčených leteckých

([17]) Přehled jednotlivých dohod obsahuje tabulka 6.
([18]) Platba smluvně dohodnutého příspěvku pro Germanwings byla například vázána podmínkou, že tato společnost musí zrealizovat minimálně […] % letů plánovaných v rámci zamýšleného provozu.
([19]) Stejným způsobem se postupovalo u pozměňovací smlouvy se společností easyJet z roku 2007 (viz 43. bod odůvodnění).

společností. Ve smlouvě se společností Norwegian Air Shuttle byl například stanoven jednorázový příspěvek ve výši […] EUR ze strany FBS k pokrytí prokazatelných marketingových nákladů letecké společnosti. Jednorázové platby ve výši […] EUR, příp. […] EUR k financování části jejich marketingových nákladů byly nabídnuty i společnostem Aer Lingus a Icelandair.

(50) Následující tabulka obsahuje přehled o době platnosti jednotlivých smluv.

Tabulka 6

Doba platnosti smluv uzavřených mezi společností FBS a jednotlivými nízkonákladovými dopravci

Letecká společnost / smlouva	Datum uzavření smlouvy	Předpokládaná doba platnosti smlouvy [1]
Ryanair (první smlouva)	31. března 2003	1. května 2003 až 30. dubna 2004
Ryanair (druhá smlouva)	28. dubna 2004	1. května 2003 až 30. dubna 2008
Germanwings (první smlouva)	14. října 2003 [2]	26. října 2003 až 31. října 2006
Germanwings (druhá smlouva)	23. prosince 2004	1. května 2004 až 30. dubna 2008
Volare	22. října 2003 [3]	26. října 2003 až 31. března 2007 [4]
V-Bird	3. listopadu 2003 [5]	3. listopadu 2003 až 3. listopadu 2007 [6]
Icelandair	6. června 2004	6. června 2004 až 31. března 2009
Norwegian Air Shuttle	17. května 2004	29. března 2004 až 31. března 2009
Aer Lingus	13. května 2004	30. března 2004 až 31. března 2009

[1] Doba platnosti některých smluv začala zpětně od dřívějšího data, než bylo datum uzavření smlouvy. To se týká například druhé smlouvy se společností Germanwings, která platila zpětně od data vstupu nařízení o poplatcích z roku 2004 v platnost. Stejně tak se to týká druhé smlouvy se společností Ryanair, která nahradila první smlouvu s touto společností a platila zpětně od 1. května 2003, tj. od data, kdy vstoupila v platnost první smlouva.

[2] Krátce předtím (29. září 2003) byla podepsána smlouva mezi společnostmi FBS a Germanwings, která měla platit ode dne 26. října 2003. Ta však byla nahrazena smlouvou ze dne 14. října 2003 ještě předtím, než mohla vstoupit v platnost. Proto se smlouva ze dne 29. září 2003 nikdy neuplatňovala.

[3] Dne 22. října 2003 podepsaly společnosti FBS a Volare dvě smlouvy, tzv. hlavní smlouvu a vedlejší smlouvu. Pro účely tohoto rozhodnutí jsou tyto smlouvy považovány za jednu smlouvu.

[4] Společnost Volare však v roce 2004 svůj provoz v Schönefeldu ukončila.

[5] Dne 3. listopadu 2003 podepsaly společnosti FBS a V-Bird dvě smlouvy, tzv. hlavní smlouvu a vedlejší smlouvu. Pro účely tohoto rozhodnutí jsou tyto smlouvy považovány za jednu smlouvu.

[6] Společnost V-Bird však v roce 2004 svůj provoz v Schönefeldu ukončila.

Zdroj: přílohy 16 a 20 k připomínkám Německa ze dne 4. října 2007 po zahájení řízení.

(51) Tabulka 7 znázorňuje vývoj dopravy dotčených leteckých společností na letišti Schönefeld v letech 2003 až 2010.

Tabulka 7

Vývoj počtu cestujících těchto nízkonákladových dopravců, kteří byli předmětem šetření v období 2003 až 2010

Vývoj počtu cestujících leteckých společností s individuálními smlouvami v období 2003 až 2010								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
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 AS	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Vývoj počtu cestujících leteckých společností s individuálními smlouvami v období 2003 až 2010

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
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	—	—	—	—	—	—
Celkový podíl těchto leteckých společností na dopravě v Schönefeldu	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Celkově vedla realizace nízkonákladové strategie k velmi prudkému nárůstu dopravy na letišti Schönefeld. Jak vyplývá z tabulky 1, počet cestujících se v letech 2003 a 2004 téměř zdvojnásobil (nárůst z 1,7 milionu na 3,3 milionu). Počet cestujících rostl výrazně i v dalších letech a v roce 2005 dosáhl hodnoty 5 milionů a v roce 2006 hodnoty 6 milionů cestujících. V letech 2003 až 2009 vzrostl počet cestujících čtyřnásobně.

3.4. **Terminál B a pronájem prostor v tomto terminálu společnosti easyJet**

(53) Na letišti Schönefeld jsou terminály B a A stavebně propojeny a společně tvoří severní terminál. Pokud jde o kapacitu, je terminál B nejmenším terminálem na tomto letišti. Většina cestujících a leteckých společností využívá výrazně větší terminál A. V terminálu B se nachází pouze funkce odbavení cestujících a zavazadel a bezpečnostní kontrola cestujících. Všechny ostatní části procesu odbavení cestujících probíhají v sousedním terminálu A. K tomu patří čekání před odletem, příprava na nástup do letadla, jakož i samotný nástup. V terminálu A dále probíhají veškeré přílety cestujících a jejich zavazadel.

(54) V rámci přípravy na značný nárůst objemu dopravy, s nímž bylo třeba v Schönefeldu počítat v důsledku smlouvy uzavřené se společností easyJet v roce 2003, uzavřela FBS s touto leteckou společností v březnu 2004 další smlouvu. Touto další smlouvou (dále jen „nájemní smlouva s easyJet z roku 2004“) udělila FBS společnosti easyJet výhradní právo na využívání odbavovacích přepážek a prostor pro posádky v schönefeldském terminálu B. Dohodnuté platby nájemného měly být prováděny odděleně od letištních poplatků. Kromě toho opravňovala smlouva společnost easyJet k tzv. brandingu, tzn. zařízení určitých ploch ve stylu značky této letecké společnosti.

(55) V období let 2004 až 2007 si společnost easyJet pronajímala plochu o rozloze asi […] m^2 ve formě kancelářských prostor a odbavovacích přepážek, což odpovídá […] % celkové plochy terminálu B. V únoru 2008 proběhlo stěhování společnosti easyJet do samostatných kancelářských prostor, čímž se kancelářské plochy využívané v terminálu B zmenšily na […] m^2.

(56) Volné plochy terminálu B, včetně hal a chodeb, stejně jako kaváren, které se tam nacházejí, mohou využívat i cestující jiných leteckých společností, protože terminály A a B nejsou prostorově odděleny.

(57) Odbavení cestujících v terminálu B se liší od odbavení v jiných terminálech na základě technického aspektu bezpečnostního vybavení odbavovacího systému pro zavazadla. Systém používaný v terminálu B disponuje integrovaným rentgenovým přístrojem ke kontrole zavazadel. V terminálu A probíhá rentgenová kontrola bezprostředně poté, co cestující vstoupí do odbavovacího prostoru. Podle německé ústavy odpovídá zařízení v terminálu B s ohledem na technickou účinnost odbavovacího systému pro zavazadla zařízení v terminálu A.

3.5. **Opatření podléhající formálnímu vyšetřovacímu řízení**

(58) Předmětem formálního vyšetřovacího řízení jsou následující opatření:

— smlouva o ovládnutí a odvodu zisku (dále jen „opatření č. 1“), jako jejíž potenciální oprávněná osoba byla podle úvodního rozhodnutí určena společnost FBS,

— úpravy poplatků stanovené ve smlouvě s easyJet z roku 2003 (dále jen „opatření č. 2“), jako jejichž potenciální oprávněná osoba byla určena společnost easyJet,

— podmínky, včetně slev z letištních poplatků a různých finančních pobídek, které byly několika dalším nízkonákladovým dopravcům nabídnuty v rámci smluv uvedených v tabulce 6 (dále společně jen „opatření č. 3“), jako jejichž potenciální oprávněné osoby byly určeny společnosti Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus a Icelandair,

— nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 (dále jen „opatření č. 4“), jako jejíž potenciální oprávněná osoba byla určena společnost easyJet.

4. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

4.1. **Opatření č. 1: smlouva o ovládnutí a odvodu zisku**

(59) V úvodním rozhodnutí Komise konstatovala, že letiště Schönefeld po určitou dobu evidovalo ztráty a i v současnosti hospodaří se ztrátou. Kromě toho zjistila, že jeden z nejdůležitějších nástrojů k přežití společnosti FBS spočíval v tom, že ztráty byly vyrovnávány zisky společnosti BFG. Komise dospěla předběžně k závěru, že společnosti FBS plynula z tohoto křížového subvencování, které se opíralo o smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku, hospodářská výhoda, jíž by FBS za běžných tržních podmínek možná ani nedosáhla. Komise považovala tuto hospodářskou výhodu za zvláštní, protože z ní měl prospěch pouze jeden podnik. Kromě toho narušovala hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy.

(60) Dále dospěla Komise k závěru, že tato hospodářská výhoda byla financována ze státních prostředků, a tím ji bylo nutné přičíst státu. V souvislosti se státními prostředky zdůrazňuje Komise, že se v případě FBS jedná o veřejný podnik, jehož společníky jsou německá spolková vláda a dvě spolkové země. Mimo to zastupuje osm z dvanácti členů dozorčí rady německé státní orgány. Komise proto zastává názor, že prostředky FBS je třeba pokládat za státní prostředky. S ohledem na přisouditelnost opatření č. 1 státu zdůraznila Komise zejména druh činnosti společnosti FBS a uvedla, že letiště mají podstatný význam v různých politických oblastech a že státní orgány jsou obecně „nepřítomny“, když provozovatel letiště přijímá rozhodnutí o dlouhodobém rozvoji příslušné infrastruktury.

(61) Komise proto shledala, že sporné opatření může představovat státní podporu. Zpochybnila slučitelnost této potenciální podpory s vnitřním trhem, zejména na základě opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. V tomto ohledu Komise zjistila, že se u daného opatření jedná o provozní podporu, pokud ji lze klasifikovat jako státní podporu, pokud se nejeví jako nutná a přiměřená k dosažení cíle ve veřejném zájmu a pokud nedoprovází proces restrukturalizace. Komise kromě toho zpochybnila slučitelnost opatření s ustanoveními čl. 106 odst. 2 SFEU a uvedla k tomu, že německé orgány neprokázaly, že společnost FBS byla pověřena poskytováním služeb ve všeobecném hospodářském zájmu. Komise mimo to odkazuje na body 34 a 35 Pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu“) ([20]), podle nichž by mohla být správa letiště jako celku považována za hospodářskou službu obecného zájmu pouze ve výjimečných případech.

4.2. **Opatření č. 2: smlouva s easyJet z roku 2003**

(62) V úvodním rozhodnutí Komise uvedla, že letištní poplatky hrazené společností easyJet byly výrazně nižší než poplatky stanovené v platném nařízení o poplatcích. Kromě toho Komise zdůraznila, že poplatky stanovené pro jiné nízkonákladové dopravce v Schönefeldu vycházely z tehdy platného nařízení o poplatcích, nicméně smlouva s easyJet z roku 2003 tento „dynamický“ odkaz na nařízení o poplatcích neobsahovala. Komise tudíž vyslovila předběžné stanovisko, že smlouva s easyJet z roku 2003 představovala zvláštní výhodu pro easyJet, která dle všeho narušovala hospodářskou soutěž a ovlivňovala obchod mezi členskými státy.

(63) Komise mimo to došla k předběžnému závěru, že toto opatření je financováno ze státních prostředků a lze ho připsat státu, mimo jiné na základě argumentace uvedené v souvislosti s opatřením č. 1, která se týká i opatření č. 2. Kromě toho Komise uvedla, že k uzavření takových smluv, jako jsou smlouvy s easyJet a dalšími nízkonákladovými dopravci, je s nejvyšší pravděpodobností nutný souhlas dozorčí rady, která je většinově složená ze zástupců státních orgánů. Komise ještě poznamenala, že rozhodnutí o poplatcích zveřejněné společností FBS muselo schválit Ministerstvo pro rozvoj měst, bydlení a dopravu země Braniborsko. Tyto aspekty byly pokládány za další odkazy na to, že opatření č. 2 (a opatření č. 3) je třeba stejnou měrou přisoudit státu. Komise dále poukázala na to, že premiér Braniborska je členem dozorčí rady FBS a že pod něho spadá i Ministerstvo pro rozvoj měst, bydlení a dopravu.

([20]) Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

(64) Komise rovněž vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti opatření s vnitřním trhem, pokud by mohlo být klasifikováno jako státní podpora, zejména s ohledem na ustanovení pokynů pro leteckou dopravu.

4.3. **Opatření č. 3: Smlouvy s různými dalšími nízkonákladovými dopravci**

(65) V úvodním rozhodnutí vysvětlila Komise, že z úpravy slev zavedené v Schönefeldu v zájmu zvýšení objemu dopravy měly prospěch pouze určité letecké společnosti, a zdůraznila chybějící transparentnost tohoto slevového systému. Komise poukázala na to, že některé ze zkoumaných úprav slev byly dojednány v době, kdy platné nařízení o poplatcích neobsahovalo žádné úpravy ohledně snížení ceny, a že nařízení o poplatcích z roku 2004 bylo vypracováno výhradně z toho důvodu, aby byl zpětně vytvořen právní základ pro tyto úpravy. Podle Komise nemohla úprava slev stanovená podle nařízení o poplatcích z roku 2004 vstoupit v platnost v souladu se zákonem, neboť nařízení o poplatcích z roku 2004 schválily příslušné orgány pouze pod podmínkou, že Evropské komisi budou příslušné úpravy slev oznámeny, přičemž k takovému oznámení nedošlo ([21]). S ohledem na tyto poznatky došla Komise k předběžnému závěru, že sporné úpravy přinesly dotčeným leteckým společnostem zvláštní výhodu. Kromě toho vyslovila Komise názor, že tato hospodářská výhoda dle všeho narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

(66) Pokud jde o použití státních prostředků v opatření č. 3 a přisouditelnost tohoto opatření státu, uvedla Komise stejné argumenty jako u smlouvy s easyJet z roku 2003.

(67) Komise nakonec vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti sporných úprav s vnitřním trhem, pokud by mohly být klasifikovány jako státní podpora, zejména s ohledem na ustanovení pokynů pro leteckou dopravu.

4.4. **Opatření č. 4: nájemní smlouva s easyJet z roku 2004**

(68) V souvislosti s dohodou mezi společnostmi FBS a easyJet o užívání terminálu B letiště Schönefeld odkázala Komise v úvodním rozhodnutí na rozsudek Zemského soudu v Postupimi ([22]). Zemský soud zjistil, že společnosti easyJet příslušelo výhradní využívání celého terminálu letiště (terminál B) a že ostatní letecké společnosti, které tento terminál předtím využívaly, musely ustoupit. Tento terminál nabízí různé přednosti, které v ostatních terminálech letiště Berlín-Schönefeld nejsou. Terminál disponuje například zařízením pro přepravu zavazadel s několika úrovněmi, které umožňuje podstatně rychlejší odbavení než přepravní systémy omezené na jednu úroveň, které mají ostatní terminály.

(69) Podle Komise zemský soud konstatoval, že není žádný důvod pro to, aby společnost easyJet získala výhradní právo na využívání terminálu B. Ostatní letecké společnosti, které stejně tak létají na letiště Berlín-Schönefeld, odbavily v Schönefeldu také mnoho cestujících a nabízely spojení v podobném počtu jako easyJet. Bez ohledu na to vyslovila Komise názor, že nájem, který společnost FBS vyčíslila pro společnost easyJet ve výši […] EUR měsíčně, je nižší než nájemné obvyklé na trhu.

(70) Komise tudíž zastávala předběžné stanovisko, že nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 představuje zvláštní výhodu pro společnost easyJet. Kromě toho vyslovila Komise názor, že tato hospodářská výhoda dle všeho narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

(71) Pokud jde o použití státních prostředků v opatření č. 4 a přisouditelnost tohoto opatření státu, uvedla Komise stejné argumenty jako u smlouvy s easyJet z roku 2003.

(72) Komise závěrem vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti opatření s vnitřním trhem, pokud by mohlo být klasifikováno jako státní podpora, zejména s ohledem na ustanovení pokynů pro leteckou dopravu.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

5.1. **Air France**

(73) Podle údajů společnosti Air France se u snížených poplatků, které FBS vybírala v Schönefeldu, jednalo o všeobecné opatření, neboť v tomto případě neproběhlo potřebné veřejné oznámení. Kromě toho je doba platnosti smlouvy s easyJet z roku 2003 (20 let) v rozporu s rozhodovací praxí Komise. Pro dlouhodobou finanční podporu neexistoval žádný objektivní důvod a nelze doložit žádný účinek pobídky.

([21]) V zájmu podložení těchto předběžných závěrů odkázala Komise na rozsudek Zemského soudu v Postupimi ze dne 20. října 2004 (Az. 2 O 70/04, s. 5).

([22]) Rozsudek Zemského soudu v Postupimi ze dne 20. října 2004 (Az 2 O 70/04).

(74) Pokud jde o využívání terminálu B společností easyJet, zastávala společnost Air France názor, že se jednalo o jediný terminál, který byl určen pro výhradní využívání jednou leteckou společností. Nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 nebyla předmětem výběrového řízení. Společnost easyJet je jedinou leteckou společností, která může v Schönefeldu nabízet pohodlný a spolehlivý výdej zavazadel.

5.2. **Lufthansa**

(75) Společnost Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“) poukázala ve svém stanovisku na to, že obchodní vývoj tří berlínských letišť (Tegel, Schönefeld a Tempelhof) probíhal nanejvýš pozitivně a obratová rentabilita činila v posledních třech letech zhruba […] %. Podle názoru společnosti Lufthansa bylo letiště Schönefeld dotováno leteckými společnostmi působícími na letišti Tegel.

5.3. **Germania**

(76) Společnost Germania Fluggesellschaft mbH (dále jen „Germania“) vyjádřila stanovisko, že výhody nabízené v Schönefeldu na základě smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku mezi společnostmi FBS a BFG byly financovány cestujícími letiště Tegel. Podle společnosti Germania vyplývalo křížové subvencování ze způsobu výpočtu poplatků, jakož i z propojení provozovatelů letišť Schönefeld a Tegel, které je podle společnosti Germania zapotřebí hodnotit jako koluze. Podle jejího stanoviska nejednala FBS ohledně vyrovnání ztrát jako investor v tržním hospodářství. Germania pokládá za nepravděpodobné, že náklady FBS v Schönefeldu mohly být kryty z provozu.

(77) Germania uvedla, že letecké společnosti v Schönefeldu dostaly v důsledku individuálních smluv o letištních poplatcích provozní podporu. Kromě toho nebylo nařízení o poplatcích z roku 2004 podle Germanie ani schváleno, ani zveřejněno.

(78) Podle společnosti Germania neodpovídalo nájemné vybírané od společnosti easyJet za využívání terminálu B cenám obvyklým na trhu. To se rovná přednostnímu zacházení a státní podpoře. Výhradní využívání celého terminálu umožnilo společnosti easyJet nabízet efektivní servis, zatímco jiné letecké společnosti tuto možnost neměly.

5.4. **DBA**

(79) Podle údajů společnosti DBA Luftfahrtgesellschaft (dále jen „DBA“), nízkonákladového dopravce a dceřiné společnosti firmy Air Berlin (provoz byl zastaven v roce 2008), byla cenová soutěž na berlínském trhu letecké dopravy obzvláště silná. Podmínky hospodářské soutěže se ještě přiostřily při realizaci nízkonákladové strategie v Schönefeldu, zejména při nástupu společností Germanwings a easyJet. Takto se letecké společnosti působící v Tegelu dostaly pod tlak, mezi nimi především jiní nízkonákladoví dopravci, jako Air Berlin/DBA.

(80) Podle DBA neodpovídalo nájemné hrazené společností easyJet za terminál B ceně obvyklé na trhu. Kromě toho představovalo výhradní využívání přepravního zařízení v terminálu B přednostní zacházení, které je relevantní s ohledem na právo v oblasti podpory.

5.5. **Sdružení evropských leteckých společností (Association of European Airlines)**

(81) Sdružení evropských leteckých společností (dále jen „AEA“), které zastupuje zájmy evropských leteckých společností, je toho názoru, že křížové subvencování mezi letišti Tegel a Schönefeld a mezi členy AEA, kteří přednostně létali z Tegelu, a subvencovanými konkurenčními leteckými společnostmi se sídlem v Schönefeldu je diskriminační. Podle AEA nebyly letecké společnosti působící v Schönefeldu bez tohoto křížového subvencování v rozporu s hospodářskou soutěží z hospodářského hlediska schopny přežít a poplatky v Tegelu mohly být výrazně nižší. Na základě geografické blízkosti Tegelu k Schönefeldu nebyly subvence z veřejného hlediska nutné.

(82) Podle názoru AEA nelze kromě toho opatření uvedená v úvodním rozhodnutí objektivně ospravedlnit, slevy a pobídky jsou svévolné a diskriminační a na základě toho nejsou slučitelné s pokyny pro leteckou dopravu.

5.6. **Germanwings**

(83) Podle údajů společnosti Germanwings se FBS vůči podniku neustále chovala jako soukromý investor. Navzdory postupnému snížení poskytnutých slev vybudovala společnost Germanwings svou síť leteckých spojení z Schönefeldu. Podnik se spoléhal na to, že finanční ujednání dohodnutá s FBS jsou v souladu se zákonem, zejména z toho důvodu, že tři berlínská letiště tvořila jednotný letištní systém.

(84) Společnost Germanwings vysvětlila, že letiště Hamburk, Drážďany, Lipsko nebo Lübeck ([23]) nebyly považovány za vhodné konkurenceschopné alternativy pro Schönefeld, jelikož letecká společnost provozuje v první řadě vnitrostátní linky. Vzhledem ke krátkému trvání letu na vnitrostátních linkách jsou uvedená letiště příliš vzdálená od Berlína na to, aby byla brána v úvahu jako vhodné alternativy Schönefeldu.

(85) Společnost Germanwings dále uvedla, že pronajmutí terminálu B společností easyJet je v rozporu s předpisy hospodářské soutěže a předpisy o státní podpoře, jelikož easyJet se žádným způsobem nepodílela na financování terminálu B a pronájem byl uskutečněn bez odpovídajícího výběrového řízení. Mimo to je nájemné příliš nízké, vezme-li se v úvahu, že terminál B disponuje na rozdíl od terminálů A a C moderním zařízením pro přepravu zavazadel.

5.7. **Letiště Lübeck**

(86) Letiště Lübeck uvedlo, že nebyl zaznamenán žádný negativní dopad obchodní strategie FBS na trh.

5.8. **Ryanair**

(87) Společnost Ryanair zastávala názor, že s ohledem na lety na krátké a střední vzdálenosti nepanovala žádná konkurence mezi letišti Drážďany, Hamburk a Lübeck na jedné straně a letištěm Schönefeld na straně druhé. Vzdálenost mezi Schönefeldem a Drážďany, Hamburkem, případně Lübeckem je pro vznik takové konkurence příliš velká. Smlouva s letištěm Schönefeld proto neměla žádný dopad na ostatní uvedená letiště.

(88) Společnost Ryanair uvedla, že poplatky, které hradí v Schönefeldu, odpovídají údajům stanoveným v nařízení o poplatcích, které jsou v souladu s obvyklou praxí v sektoru. Smlouva s FBS se podobá smlouvám uzavíraným celou řadou soukromých letišť a investor v tržním hospodářství by ji uzavřel stejným způsobem. Společnost Ryanair předložila studii poradenské společnosti […], v níž byly zkoumány smluvní vztahy mezi společností Ryanair a FBS. Na základě srovnatelné analýzy letiště Schönefeld s letišti v Liverpoolu a Lutonu došla poradenská společnost k závěru, že se chování FBS vůči společnosti Ryanair shoduje s chováním, které se očekává od soukromého investora v tržním hospodářství.

(89) Podle názoru společnosti Ryanair je Berlín významným evropským hospodářským a správním centrem jako Londýn nebo Milán, a tím i důležitým evropským cílem leteckých společností. Letecké společnosti sídlící v Berlíně se proto mohly spolehnout na to, že je dostatek cestujících, kteří tam chtějí jet.

5.9. **easyJet**

(90) S ohledem na smlouvu s easyJet z roku 2003 uvedla společnost easyJet, že investor v tržním hospodářství, který by jednal na místě FBS, by také uplatnil tento druh strategie. Ve skutečnosti mohla FBS na základě opatření zaznamenat značný nárůst počtu cestujících a lepší hospodářské výsledky.

(91) Společnost easyJet dále uvedla, že existence individuální dohody o poplatcích mezi FBS a easyJet neznamená nutně, že byly poskytnuty diskriminační slevy. Společnost easyJet vyslovila stanovisko, že jiným leteckým společnostem se srovnatelnými cíli v oblasti růstu byly poskytnuty naprosto stejné podmínky jako jí. V každém případě byly slevy s ohledem na stupňovité účinky nabídnuté společností easyJet ospravedlněny. Velká část cestujících na letišti Schönefeld byla zákazníky easyJet, a tím poskytla easyJet nepoměrný přínos ke zlepšení výsledků FBS.

(92) Pokud jde o využívání terminálu B, uvedla easyJet, že se nejedná o uzavřený letištní terminál. Ve skutečnosti si easyJet pronajala samostatný odbavovací prostor a příslušné kancelářské prostory v severním terminálu letiště Schönefeld. Plocha byla v maximální míře veřejně přístupná a využívali ji i cestující jiných leteckých společností. V okamžiku podpisu smlouvy s easyJet byl v terminálu B dostatek volné kapacity. Jiným leteckým společnostem tak nevzniklo žádné znevýhodnění. Společnost easyJet zdůraznila, že od zahájení leteckého provozu v Schönefeldu v roce 2004 je leteckou společností se zdaleka největším počtem cestujících. Výhradní využívání určitých prostor terminálu B je tudíž objektivně ospravedlněno.

(93) Dále odpovídal odbavovací systém pro zavazadla v terminálu B podle údajů společnosti easyJet pouze obvyklým technickým standardům a společnost tak nezískala žádné výhody oproti jiným leteckým společnostem.

(94) K tržní hodnotě terminálu B společnost easyJet uvedla, že placené nájemné je vyšší než tržní hodnota, protože terminál by nestačil k pokrytí jejích kapacitních požadavků. Srovnání nájemného je tudíž možné pouze se srovnatelnou plochou na letišti Schönefeld nebo – s ohledem na kanceláře – s kancelářskými prostory v bezprostřední blízkosti letiště.

([23]) Tato letiště byla v úvodním rozhodnutí uvedena jako příklady letišť, na která by šetřená opatření mohla mít negativní dopad (srov. 151. bod odůvodnění úvodního rozhodnutí).

5.10. **FBS**

(95) FBS odkázala na zvláštní situaci Berlína, konkrétně na letištní systém (původně tvořený třemi letišti) a plány na výstavbu centrálního letiště Berlín-Brandenburg (BER). V roce 2003 byla dopravní kapacita letiště Schönefeld vyčerpána jen asi z poloviny a provoz letiště nekryl náklady. Podle údajů společnosti FBS by zavření tohoto letiště vedlo mimo jiné ke ztrátě provozní licence pro Schönefeld, která byla pro provoz BER nezbytná.

(96) FBS poukázala na to, že letiště, která Komise v úvodním rozhodnutí označila za domnělé konkurenty, nejsou ve skutečnosti žádnými konkurenty berlínských letišť, jelikož geografická vzdálenost mezi jednotlivými letišti je příliš velká.

(97) S ohledem na smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku argumentovala FBS, že takové smlouvy mezi podniky jedné skupiny jsou v obchodním světě na denním pořádku. FBS zastávala stanovisko, že převod zisků mezi třemi berlínskými letišti je čistě interní záležitostí podniku. Podle názoru FBS tvoří letištní systém jeden jediný podnik, který má společné cíle a prostřednictvím podnikového práva je vzájemně propojen. Letištní systém představuje jeden jediný územní a věcný trh. Jedná se tudíž o běžnou praxi na trhu a v uvedeném případě byl navíc z hospodářského hlediska smysluplný.

(98) FBS se pozastavila na některými předběžnými závěry v úvodním rozhodnutí ohledně používání státních prostředků. Podle ní neospravedlňuje skutečnost, že nařízení o poplatcích musí schválit veřejný orgán, závěr, že prostředky FBS byly kontrolovány státem. Podle ní platil systém nařízení o poplatcích stejnou měrou pro státní i soukromé společníky letišť a zohledňoval veřejné zájmy na provozování letecké dopravy v souladu s právními normami. Podle údajů FBS neměl premiér spolkové země Braniborsko, který byl také členem dozorčí rady FBS, vůči ministerstvu příslušnému ke schvalování nařízení o poplatcích žádné oprávnění udělovat pokyny. Při stanovování poplatků se právní vztah mezi letišti a leteckými společnostmi řídí výhradně soukromým právem a je nezávisle na schválení rozhodným orgánem závazný z občanskoprávního hlediska.

(99) FBS také prohlásila, že nařízení o poplatcích má stejný účinek jako všeobecné obchodní podmínky a tvoří nezávisle na jakémkoli oficiálním schválení ústřední součást smlouvy uzavřené mezi letištěm a leteckou společností. Nařízení o poplatcích je, včetně obsažených slevových systémů, nabízeno od 1. května 2004 bez rozdílu všem leteckým společnostem. Individuální smluvní úpravy sloužily pouze k vyjednání dvoustranných realizačních podmínek a podrobnému vytyčení cílů. Prostřednictvím těchto smluv nebyly uděleny žádné zvláštní výhody.

(100) FBS argumentovala tím, že v roce 2003 musela po neúspěšné privatizaci na základě rozdílného kapacitního vytížení na obou nejdůležitějších berlínských letištích (téměř plné vytížení v Tegelu bez možností rozšíření stojících za zmínku oproti značným volným kapacitám na budoucím letišti BER-Schönefeld) přijmout opatření, aby se letecká doprava v aglomeraci Berlína odvíjela udržitelně a hospodářsky účinně.

(101) Kromě toho prohlásila FBS, že v zájmu skupiny FBS bylo nutné, aby byl provoz na letišti Schönefeld zachován s ohledem na budoucí provoz letiště BER. Podle FBS by de facto samo prozatímní zavření Schönefeldu znemožnilo dosažení dlouhodobého strategického cíle, kterým je provoz centrálního letiště v Schönefeldu.

(102) Podle údajů FBS musel být proto provoz v Schönefeldu v době od roku 2003 do otevření letiště BER překlenut z ekonomického hlediska co nejefektivněji. FBS doplnila, že pro lepší využívání dostupné kapacity letiště Schönefeld na návrh renomované poradenské společnosti bylo rozhodnuto o realizaci nízkonákladové strategie. Tato nízkonákladová strategie byla pokládána za hospodářsky nejvýhodnější řešení pro FBS, protože bylo posouzeno jako pravděpodobné, že navržené nařízení o poplatcích by se systémem cílených a degresivně odstupňovaných finančních pobídek, který v něm byl předpokládán, vedlo krátkodobě ke zvýšení objemu dopravy v Schönefeldu.

(103) Podle FBS byla nízkonákladová strategie nanejvýš úspěšná. Počet cestujících v Schönefeldu skokově narostl, aniž by se na ostatních berlínských letištích snížil počet cestujících. FBS zdůraznila, že zvýšený objem dopravy vedl ke zvýšeným výnosům a hospodářské potíže mohly být rychle překonány. Již v roce 2006 skončil hospodářský výsledek (EBIT) FBS poprvé pozitivně. Podle FBS se vycházelo z toho, že pokračoval tento pozitivní trend, což mělo význam především pro schopnost financování nového letiště.

(104) FBS uvedla, že strategická změna nastolená v roce 2003 byla z hospodářských důvodů nevyhnutelná a FBS se tak chovala jako obezřetný investor v tržním hospodářství. Obchodní plán, který byl základem nízkonákladové strategie, společnosti FBS umožnil prognózu, že provoz letiště nezůstane nerentabilní. FBS odkázala na studii zadanou auditorské firmě […] (dále jen „studie prvního znalce“). Tato studie vyhotovená v roce 2007 potvrdila, že realizace nízkonákladové strategie a zavedení odpovídajícího nařízení o poplatcích byly z pohledu investora v tržním hospodářství smysluplné.

(105) FBS prohlásila, že individuální smlouvy uzavřené s určitými nízkonákladovými dopravci před vstupem nařízení o poplatcích z roku 2004 v platnost byly nutné pro realizaci nízkonákladové strategie, aby byly letecké společnosti motivovány k usazení v Schönefeldu. FBS odkazuje na druhou studii zadanou auditorské firmě […], která byla rovněž vyhotovena v roce 2007. V rámci této studie analyzovala společnost […] rentabilitu různých smluv v rámci opatření č. 3 a zjistila, že se FBS při uzavírání těchto smluv chovala jako obezřetný investor v tržním hospodářství. Všechny individuální smlouvy s různými leteckými společnostmi byly uzavřeny na základě čistě hospodářských úvah s ohledem na krátkodobé zlepšení hospodářské situace FBS.

(106) Vzhledem ke smlouvě easyJet z roku 2003 zaujala FBS stanovisko, že se jednalo o podstatnou součást realizace nízkonákladové strategie, a že tak nepředstavovala žádnou státní podporu. Nízkonákladová strategie nabídla společnosti easyJet, jednomu z předních nízkonákladových dopravců v Evropě, pobídku usadit se v Schönefeldu.

(107) Na základě úspěšného uzavření smlouvy s easyJet (považovanou za stálého uživatele) v roce 2003 byla FBS v situaci, kdy mohla jiné letecké společnosti přesvědčovat o tom, aby se usadily v Schönefeldu. Smluvní vztah s easyJet (včetně závazku letecké společnosti umístit do Schönefeldu minimální počet letadel) přinesl oběma stranám vysokou míru jistoty při plánování a přispěl výrazně k růstu rentability tohoto letiště.

108) FBS argumentovala tím, že se smlouva s easyJet z roku 2003 zásadně neodlišuje od nařízení o poplatcích z roku 2004 a že není spojena s žádným nepřípustným udělením výhod. FBS poukázala mimo jiné na to, že pozměňovací smlouva s easyJet z roku 2007 odkazuje výslovně na nařízení o poplatcích z roku 2006, které v té době platilo.

(109) FBS dále zdůraznila, že individuální smlouvy s nízkonákladovými dopravci byly uzavřeny před schválením pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. K podpisu některých smluv došlo dokonce již před přijetím rozhodnutí Komise Charleroi ([24]).

(110) Bez ohledu na to nezískala společnost easyJet pronájmem prostor v terminálu B podle názoru FBS žádnou zvláštní výhodu. Přidělení celého terminálu společnosti easyJet proběhlo z hospodářských a praktických důvodů kvůli vysokému počtu cestujících této letecké společnosti v Schönefeldu. Společnost easyJet platila běžnou tržní cenu, která byla dohodnuta na základě již vybíraného nájemného v Schönefeldu. Přidělování prostor terminálů je na německých a mezinárodních letištích běžnou praxí. Mimo to neplatila žádná reklamní práva, která by společnost easyJet zvýhodňovala oproti jiným leteckým společnostem, protože easyJet – přesně jako všechny ostatní letecké společnosti – získala pouze brandingová práva pro vlastní odbavovací prostor.

6. **STANOVISKO NĚMECKA**

6.1. **Státní vliv**

(111) Německo uvedlo, že prostředky FBS nebyly ani kontrolovány státem, ani jejich používání nelze přisoudit státu. Podle Německa nebyly dotčené pobídky a slevy financovány z veřejných prostředků, nýbrž byly výsledkem obchodní činnosti podniku fungujícího podle soukromého práva.

(112) V této souvislosti Německo prohlásilo, že FBS a její dceřiné společnosti nebyly navzdory státním podílníkům začleněny do státní správy, nýbrž byly vědomě podřízeny zásadám hospodářské soutěže a volného trhu. Německo doplnilo, že státní podílníci FBS očekávali, že bude dosaženo zisku.

([24]) Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých Valonským regionem a letištěm Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1).

6.2. **Smlouva o ovládnutí a odvodu zisku (opatření č. 1)**

(113) Německo zastávalo názor, že smlouva o ovládnutí a odvodu zisku neobsahovala žádné křížové subvencování, které by mohlo představovat státní podporu.

(114) Německo zdůraznilo, že s ohledem na veřejné právo a právní předpisy Unie ([25]) byla berlínská letiště vzájemně propojena takovým způsobem, že tvořila jediný „letištní systém". Účelem takového letištního systému je zacházet s různými letišti jako s jediným letištěm s více vzletovými a přistávacími dráhami. Na FBS a BFG je tak zapotřebí pohlížet jako na jediný podnik. Německo odkazuje na to, že Komise sama uvedla jako kritéria smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku, společnou IT strukturu, centralizované klíčové funkce a jednotné podnikové plány za tím účelem, aby jednotlivé podniky ve skupině nebyly klasifikovány jako autonomní ([26]).

(115) Podle Německa nepředstavoval převod zisků žádný převod nákladů Schönefeldu na letiště Tegel a Tempelhof. To nemělo žádný dopad na letištní poplatky v Tegelu. Poplatky vybírané na všech třech letištích vycházely z nákladů vznikajících na každém z letišť.

(116) Kromě toho Německo vysvětlilo, že FBS stejně jako každý jiný soukromý podnik postupovala podle strategického plánu s cílem dosahovat dlouhodobě zisků. Hlavním znakem tohoto plánu je vybudování jediného letiště pro Berlín v lokalitě Schönefeld.

6.3. **Právní platnost nařízení o poplatcích z roku 2004**

(117) Podle Německa neodráží předběžný závěr Komise v úvodním rozhodnutí, podle kterého nebyla nařízení o poplatcích, která byla bezvýhradně schválena příslušnými zemskými orgány, právně platná ([27]), správně převládající právní situaci v Německu. Schválení podle § 43 a vyhlášky o povolování letecké dopravy příslušným zemským orgánem ([28]) není žádným předpokladem pro právní platnost nařízení o poplatcích. Podle stálé judikatury Spolkového soudního dvora a soudů prvního a druhého stupně v Německu se u zveřejněného nařízení o poplatcích letišť jednalo o „všeobecné obchodní podmínky" ve smyslu německého občanského práva ([29]). To by znamenalo, že nařízení o poplatcích – ať už schválená příslušnými orgány či nikoli – mělo funkci smluvních podmínek, které byly standardně nabízeny leteckým společnostem, které letiště využívají ([30]).

(118) Podle názoru Německa neuznal Zemský soud v Postupimi ve svém rozsudku ze dne 20. října 2004, který Komise použila ve 22. bodě odůvodnění úvodního rozhodnutí ([31]), souvislosti. Kromě toho bylo proti tomuto rozsudku podáno odvolání. V této souvislosti vydal braniborský Vrchní zemský soud pokyn soudce, že rozsudek Zemského soudu v Postupimi nelze potvrdit. Německo prohlásilo, že následně byla žaloba v narovnání ve výchozím řízení mezi stranami sporu vzata zpět. Rozsudek Zemského soudu v Postupimi tak nikdy nenabyl právní moci a v důsledku zpětvzetí žaloby se stal neúčinným, i když nebyl výslovně zrušen. Německo poukazuje na to, že Zemský soud v Postupimi změnil mezitím svůj právní názor a v následné téměř totožné právní věci žalobu týkající se nařízení o poplatcích v Schönefeldu zamítl.

6.4. **Individuální smlouvy uzavřené mezi společností FBS a určitými leteckými společnostmi (opatření č. 2 a 3)**

(119) Německo prohlásilo, že systém poplatků a individuální smluvní ujednání s různými leteckými společnostmi na letišti Schönefeld musí být viděny v kontextu realizace nízkonákladové strategie.

([25]) Viz čl. 2 písm. h) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

([26]) Rozhodnutí Komise 2002/346/ES ze dne 17. října 2001 o státní podpoře Německa ve prospěch společnosti Deckel Maho Seebach GmbH, C 27/2000 (Úř. věst. L 126, 13.5.2002, s. 14), 16. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise 2002/468/ES ze dne 15. ledna 2002 o státní podpoře, kterou Německo udělilo společnosti Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Meklenbursko-Přední Pomořansko, C 41/2001 (Úř. věst. L 165, 24.6.2002, s. 15), 67. bod odůvodnění.

([27]) Viz 65. bod odůvodnění.

([28]) § 43 starého znění vyhlášky o povolování letecké dopravy.

([29]) Viz Spolkový soudní dvůr, rozsudek ze dne 24. listopadu 1977, Az. III ZR 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Časopis pro právo v oblasti ovzduší a životního prostředí) (ZLW) 1979, 140 (143); Zemský soud Berlín, rozsudek ze dne 25. srpna 2000, Az. 96 O 197/99, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Časopis pro právo v oblasti ovzduší a životního prostředí) 2001, 475 (479); Spolkový soudní dvůr, rozsudek ze dne 23. ledna 1997, Az. III ZR 27/96, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Časopis pro právo v oblasti ovzduší a životního prostředí) 1997, 510.

([30]) Viz Spolkový soudní dvůr, rozsudek ze dne 24. listopadu 1977, Az. ZR III 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Časopis pro právo v oblasti ovzduší a životního prostředí) 1979, 140 (148); Spolkový správní soud, rozsudek ze dne 8. července 1977, Az. VII C 72/74, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Časopis pro právo v oblasti ovzduší a životního prostředí) 1977, (49); Giemulla, v: Giemulla/Schmid (vyd.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht (Frankfurtský komentář k právu letecké dopravy), Kolín 2007, § 43 vyhlášky o povolování letecké dopravy, bod 16.

([31]) Viz poznámka pod čarou 20.

(120) Německo uvedlo, že v tomto kontextu si berlínská letiště jako jediný „letištní systém" vzájemně nekonkurovala. Letiště Schönefeld představovalo doplňující funkci k odlehčení letiště Tegel, které se dostalo na hranice své kapacity. Nízkonákladová strategie byla legitimní metodou pro nepřímou kontrolu dopravní zátěže. Tato strategie nevedla ke snížení počtů cestujících v Tegelu. Obě letiště mohla spíše své počty cestujících v letech před zahájením řízení výrazně zvýšit. Kromě toho nebyla berlínská letiště z důvodu geografické vzdálenosti, zejména s ohledem na spořivé cestující nízkonákladových dopravců v žádném konkurenčním vztahu s letišti v Lipsku, Drážďanech, Hamburku či Lübecku.

(121) Podle Německa bylo pro realizaci nízkonákladové strategie důležité získat jako stálého uživatele některou leteckou společnost, která by Schönefeld využívala jako základnu. To by byl první krok k vybudování velkého objemu dopravy na tomto letišti, díky čemuž by Schönefeld byl atraktivnější pro jiné letecké společnosti. Pokud by pro Schönefeld platily stejné podmínky jako pro Tegel, bylo by nemožné takového stálého uživatele získat, jak ukázaly neúspěšné pokusy z 90. let přimět letecké společnosti k tomu, aby přesídlily z Tegelu do Schönefeldu. K přesměrování dopravy a v zájmu efektivního využívání kapacity Schönefeldu bylo nezbytné vytvořit pobídky pro leteckou dopravu na letišti Schönefeld. Díky realizaci nízkonákladové strategie získaly letecké společnosti odpovídající pobídky, k nimž patřilo nařízení o poplatcích, které nabízelo množstevní slevy a jiné finanční nabídky.

(122) Bylo nezbytné zrealizovat nízkonákladovou strategii před vstupem nařízení o poplatcích z roku 2004 prostřednictvím individuálních smluv s některými leteckými společnostmi, aby ztráty způsobené Schönefeldem byly co nejrychleji omezeny a aby bylo dosaženo výhodného postavení na tehdy rychle rostoucím trhu nízkonákladových letů. V této souvislosti Německo rozvedlo, že oficiální změna nařízení o poplatcích letiště by byla spojena se značnými správními náklady a nemohla by být ukončena dostatečně rychle, aby realizace nízkonákladové strategie mohla začít co nejrychleji, tzn. koncem roku 2003.

(123) Německo argumentovalo tím, že se FBS přijetím dotčených opatření chovala jako investor v tržním hospodářství, jelikož se její obchodní rozhodnutí opírala o nízkonákladovou strategii a individuální smlouvy byly uzavřeny na základě solidního obchodního plánu, který vypracovala poradenská společnost. Německo mimo jiné poukázalo na posudky dvou auditorských firem, […] a […], které zadala FBS s cílem ověřit, zda zásada investora v tržním hospodářství byla v souladu s nízkonákladovou strategií a individuálními smlouvami, což se prokázalo.

(124) Podle Německa dospěli auditoři k závěru, že jak s ohledem na rozhodnutí vedení společnosti o strategickém novém zaměření, tak i ohledně zavedení schématu finančních pobídek bylo možné doložit, že investor v tržním hospodářství by ve srovnatelné situaci rozhodl stejně. S ohledem na smlouvu s easyJet z roku 2003 a individuální smlouvy uvedené v tabulce 6 (kromě smlouvy se společností V-Bird) vypočítala firma […] odpovídající kapitálové hodnoty (čisté současné hodnoty), které všechny byly pozitivní. […] dospěla na základě toho k závěru, že by investor v tržním hospodářství postupoval přesně týmž způsobem jako FBS. Přesto společnost […] vyjádřila pochybnosti zvláště o trvání smlouvy s easyJet z roku 2003, na kterém se strany původně dohodly. […] vyjádřila pochybnosti nad tím, že v souvislosti s touto smluvní dobou (deset let s opcí na prodloužení o dalších deset let) by obezřetný investor při uzavření takové smlouvy se vší pravděpodobností zohlednil účinky zvažované smlouvy na budoucí provoz letiště BER, které mělo být otevřeno před uplynutím smlouvy s easyJet z roku 2003 ([32]). Podle […] by měla existence smlouvy s easyJet z roku 2003 za určitých okolností negativní dopad na poplatky, které FBS mohla vyjednat s jinými leteckými společnostmi za využívání letiště BER, což by mělo dopad na rentabilitu budoucího letiště. Německo však vysvětlilo, že tyto pochyby s ohledem na původně předpokládanou dobu platnosti smlouvy uzavřené s easyJet v roce 2003 již nebyly relevantní, protože tato smlouva byla změněna pozměňovací smlouvou s easyJet z roku 2007. Pozměňovací smlouva obsahovala ustanovení, podle kterého by smlouva přestala platit k okamžiku otevření letiště BER, které bylo tehdy plánováno na rok 2011.

(125) Dále Německo ve svém rozboru ke stanoviskům jiných zúčastněných subjektů vyslovilo názor, že stanoviska některých zúčastněných subjektů k nařízení o poplatcích z roku 2004 a k individuálním smlouvám s nízkonákladovými dopravci byla zčásti nevhodná a vytržená z kontextu. Německo zdůraznilo, že nařízení o poplatcích pro

([32]) Tento dopad nebyl zohledněn při výpočtu, ze kterého vyplynula pozitivní kapitálová hodnota pro smlouvu s easyJet z roku 2003 po dobu původně předpokládané doby platnosti smlouvy (deset nebo dvacet let v závislosti na tom, zda by easyJet po prvních deseti letech využila opci na prodloužení o dalších deset let).

Schönefeld mělo podporovat zřizování nových destinací a mělo být nediskriminační, protože ze slev profitovala každá letecká společnost, jíž se podařilo přilákat cestující v dostatečném počtu nebo zřídit v Schönefeldu nová spojení nebo nové četnosti letů.

6.5. **Nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 (opatření č. 4)**

(126) Pokud jde o využívání terminálu B společností easyJet, poukázalo Německo na to, že společnosti easyJet byla pronajata pouze část (24 %) užitné plochy terminálu B. To, že určité letecké společnosti příslušelo využívání kancelářských ploch a odbavovacích přepážek v určitém prostoru terminálu, byla podle Německa obvyklá praxe na mezinárodních letištích a nepředstavovala žádné přednostní zacházení.

(127) V souvislosti s výhradním právem uděleným společnosti easyJet prohlásilo Německo, že vzhledem k počtu cestujících přepravovaných společností easyJet nebylo využívání terminálu B jinými leteckými společnostmi možné z čistě praktických důvodů, neboť kapacita terminálu byla již překročena z toho důvodu, že ho využívala společnost easyJet.

(128) Německo dále uvedlo, že jiné letecké společnosti měly stejně tak výhradní právo využívat určité prostory terminálů na letišti Schönefeld. Zejména skupina Lufthansa (Condor, SunExpress a Germanwings) původně měla prospěch z výhradního využívání terminálu D, když byl tento terminál v letech 2004 až 2005 zřízen.

(129) Dále Německo zpochybnilo stanoviska některých zúčastněných subjektů v souvislosti s opatřením č. 4 a tvrdilo, že údaje o nájemném uváděné některými z těchto zúčastněných subjektů byly nesprávné a nepodložené. Nájemné hrazené společností easyJet bylo stanoveno s ohledem na nájemné pro Schönefeld obvyklé na trhu. Německo zastávalo názor, že na rozdíl od tvrzení některých zúčastněných subjektů nemohlo být nájemné v Schönefeldu srovnáváno s nájemným v Tegelu.

(130) S ohledem na možné výhody pro easyJet vyplývající ze speciálního zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B vysvětlilo Německo, že toto zařízení zhotovil stejný podnik jako zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu A a že bylo koncipováno v souladu se stejnými technickými normami. Díky zabudování rentgenové techniky je však zařízení v terminálu B složitější; z toho vyplývá menší technická kapacita, delší doby chodu zavazadel a vyšší poruchovost. Pokud se zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B porovná s leteckými společnostmi, které leteckou dopravu odbavují přes terminál A, představuje pro easyJet ve skutečnosti nevýhodu. Kromě toho lze díky uspořádání budovy přepravit zavazadla z terminálu A k čekajícímu letadlu za podstatně kratší dobu než z terminálu B. Pro easyJet tak vzniká další nevýhoda oproti leteckým společnostem sídlícím v terminálu A.

(131) Německo uvedlo, že na rozdíl od stanovisek některých zúčastněných subjektů nebylo zařízení pro přepravu zavazadel pro easyJet renovováno. Rentgenové zařízení bylo zabudováno v roce 2003 z bezpečnostních důvodů pouze do stávajícího systému pro přepravu zavazadel.

(132) Závěrem Německo uvedlo, že tok cestujících odbavovaných společností easyJet byl přidělen do terminálu B na základě nediskriminačních a přiměřených kritérií, sice bez předchozího výběrového řízení, které však pro takové případy nepřikazuje ani německé, ani unijní právo. Když se easyJet v roce 2004 rozhodla pro zahájení leteckého provozu v Schönefeldu, bylo podle Německa jasné, že tato letecká společnost bude mít od začátku notný podíl na celkovém objemu dopravy na tomto letišti. Ve skutečnosti představovala doprava této společnosti již v roce 2004 30 % celkového objemu dopravy v Schönefeldu. Bylo přiměřené a smysluplné propojit její dopravu s jedním jediným terminálem, přičemž se terminál B vzhledem ke své volné kapacitě jevil jako nejlepší vhodný. Podle výpovědi Německa nebyl přístup jiných leteckých společností do Schönefeldu zakázán ani omezen, neboť letiště nabízelo dostatečnou kapacitu pro všechny potenciální zájemce z řad leteckých společností.

7. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

(133) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(134) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 jsou kumulativní. Aby bylo možné zjistit, zda se v případě opatření jedná o státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněn každý ze čtyř následujících předpokladů. Konkrétně by finanční podpora musela:

— být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,

— zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,

— narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže a

— ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(135) Ve výše popsané právní věci předneslo Německo argument, že FBS neustále jednala tak, jak by ve srovnatelné situaci jednal obezřetný investor v tržním hospodářství, který je veden cíli v oblasti rentability, a proto z rozebíraných opatření nevyplynula žádná hospodářská výhoda, kterou by podnik za normálních tržních podmínek nezískal. Pokud je tato argumentace skutečně pravdivá, nepředstavují opatření realizovaná společností FBS žádnou státní podporu.

7.1. **Zásada investora v tržním hospodářství – všeobecné úvahy**

(136) Pro účely posouzení, zda určitá smlouva, kterou veřejný podnik uzavřel s třetí osobou na dodávku zboží nebo služeb, opatří této třetí osobě hospodářskou výhodu, zkoumá Komise, zda by obezřetný investor v tržním hospodářství, který je veden vyhlídkami na rentabilitu, přijal ve srovnatelné situaci podobná opatření. Chování veřejného podniku, jakým je FBS, je třeba srovnávat s chováním hypotetického obezřetného investora v tržním hospodářství s ohledem na to, jak by se tento obezřetný investor v tržním hospodářství choval při uzavírání nejistého obchodu s přihlédnutím k informacím dostupným v tomto okamžiku a předvídatelnému vývoji a nezávisle na následných událostech.

(137) Hlavním význam má tudíž kritérium rentability, kterou je třeba očekávat pro dotčený veřejný podnik. To nutně neznamená, že investor musí uzavřít obchod pouze za účelem krátkodobé rentability, aby obchod neobsahoval žádnou státní podporu. Podle rozsudku Soudního dvora lze chování veřejného investora srovnávat s chováním soukromého investora, který se nechává vést dlouhodobějšími vyhlídkami na rentabilitu ([33]).

(138) V této věci Komise nejprve prošetřila, zda nízkonákladová strategie realizovaná společností FBS od roku 2003 mohla přinést střednědobé a dlouhodobé pozitivní výsledky a zda bylo z důvodů rentability smysluplné Schönefeld zavřít. Následně Komise prošetřila každé jednotlivé opatření, které bylo předmětem řízení, podle zásady investora v tržním hospodářství. Z tohoto šetření vyplynulo, že se v případě zkoumaných opatření nejednalo o státní podporu.

7.2. **Analýza před realizací: Posouzení strategických možností FBS z pohledu investora v tržním hospodářství**

(139) V oddílech 2, 3.1 a 3.2 byly popsány hospodářské souvislosti, v nichž FBS začátkem 90. let 20. století a v roce 2003 provozovala letiště Schönefeld.

(140) Jak je uvedeno v těchto oddílech, provozovala FBS i ostatní berlínská letiště, tj. Tempelhof a Tegel. Tempelhof nebyl z důvodu svých zvláštních okolností a své polohy uvnitř města brán v úvahu jako vyhovující infrastruktura pro rozšíření. Tegel bylo moderní letiště, které bylo pro letecké společnosti i cestující celkově atraktivnější než Schönefeld, protože disponovalo moderní infrastrukturou a leželo blíže k centru města. V 90. letech byl Tegel již téměř plně vytížen a nemohl být za účelem předcházení dlouhodobějším problémům s kapacitou podstatně rozšířen. Oproti tomu kapacita Schönefeldu nebyla zdaleka vyčerpána a letiště mohlo být v případě potřeby rozšířeno.

(141) Druhým důležitým prvkem na tomto základě byla vyhlídka na vybudování jednoho jediného letiště pro Berlín, které by nahradilo všechna stávající berlínská letiště a mělo se nacházet v Schönefeldu. Jak je uvedeno ve 14. bodě odůvodnění, bylo rozhodnutí o realizaci takového záměru formálně potvrzeno usnesením o shodě mezi německou spolkovou vládou a zeměmi Berlín a Braniborsko v květnu 1996.

(142) Třetím důležitým prvkem byl neúspěšný pokus přemístit v 90. letech část letecké dopravy z Tegelu do Schönefeldu, jakož i skutečnost, že po stagnaci ve druhé polovině 90. let letecká doprava v Schönefeldu v letech 2000 až 2003 neustále narůstala. V roce 2003 si státní orgány musely přiznat, že privatizace berlínských letišť zkrachovala.

([33]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Itálie v. Komise ze dne 21. března 1991, C-305/89 (rozsudek ve věci ALFA Romeo), Sb. rozh. 1991, s. I-1603, bod 20; viz též rozsudek Soudního dvora ve věci Westdeutsche Landesbank Girozentrale v. Komise ze dne 6. března 2003, T-228/99, Sb. rozh. 2003, s. II-435, body 250–270.

(143) To vedlo v roce 2003 k tomu, že úřady a společnost FBS prošetřily různé strategické možnosti, které FBS měla. V té době, jak bylo uvedeno výše, nebyl cíl vybudovat jedno jediné letiště pro Berlín v lokalitě Schönefeld se začleněním části stávající infrastruktury Schönefeldu zpochybněn ([34]). Cílem FBS a státních orgánů bylo tedy najít optimální strategii pro Schönefeld na období od roku 2003 až do plánovaného otevření letiště BER v roce 2011. V této souvislosti byla, jak už bylo uvedeno v 28. bodě odůvodnění, poradenské společnosti zadána studie (dále jen „studie poradenské společnosti"), v níž byla doporučena strategie vytvoření pobídek pro nízkonákladové dopravce (nízkonákladová strategie).

(144) Vedle nízkonákladové strategie (možnost č. 1) měla FBS ještě obě možnosti – pokračovat ve strategii, která byla až do té doby realizována v Schönefeldu (možnost č. 2), nebo Schönefeld až do otevření nového letiště BER přechodně uzavřít (možnost č. 3).

7.2.1. *Porovnání možností č. 1 a č. 2*

(145) Jak bude níže ukázáno, bylo by pro obezřetného investora v tržním hospodářství vedeného střednědobými až dlouhodobými vyhlídkami na rentabilitu, který by byl na místě FBS, smysluplné zvolit místo možnosti 2 možnost 1.

Studie poradenské společnosti

(146) Jak už bylo vyjádřeno v 29. a 30. bodě odůvodnění, ukázala poradenská společnost, že z rozmanitých strukturálních důvodů existoval potenciál pro značné rozšíření letecké dopravy v Berlíně a že Berlín v porovnání s jinými letišti hlavních měst vykazoval v roce 2003 ještě značný potenciál k zavedení a růstu nízkonákladové dopravy.

(147) Poradenská společnost předložila srovnání mezi Berlínem a jinými velkoměsty v souvislosti s nízkonákladovou leteckou dopravou. Ukázalo se, že četnost nízkonákladových letů na jednoho obyvatele ve velkoměstech byla v Berlíně podstatně nižší (0,011) než v jiných evropských velkoměstech, jako je Londýn (0,029), Brusel (0,040), Kolín nad Rýnem (0,030) a Dublin (0,051). Ze srovnání rovněž vyplynulo, že procentuální podíl četností nízkonákladových letů na celkových četnostech letů v Berlíně byl podstatně nižší než v jiných důležitých evropských městech. Na základě těchto čísel bylo možné procentní podíl zvýšit odhadem z […] na nejméně […], a případně dokonce na […].

(148) Na základě zkušeností v jiných důležitých městech odhadovala poradenská společnost, že u opatření k zavedení nízkonákladové letecké dopravy by dvě třetiny další nízkonákladové letecké dopravy představovali „noví cestující", tzn. cestující, kteří by z Berlína neletěli, pokud by sporná opatření nevytvořila další nízkonákladovou nabídku ([35]). Podle poradenské společnosti bylo třeba očekávat, že část těchto „nových cestujících" bude „odlákána" od jiných dopravců, jako je železnice nebo autobusová doprava.

(149) Na základě těchto analýz představoval podle prognózy poradenské společnosti potenciál pro další nízkonákladovou dopravu v Schönefeldu krátkodobě, tj. v letech 2003 až 2005, nárůst o 600 000 až 900 000 dalších cestujících ročně, jakož i střednědobě, tj. v letech 2005 až 2010, dalších 300 000 cestujících ročně. V důsledku tohoto silného nárůstu bylo třeba očekávat, že v Schönefeldu může být odbaveno o 3 až 4,2 milionu cestujících více než v roce 2003. To znamenalo, že FBS mohla očekávat, že v roce 2010 bude v Schönefeldu dosaženo celkového objemu cestujících mezi 4,7 až 5,9 milionu cestujících ([36]).

(150) Následně byla ve studii poradenské společnosti detailně posouzena proveditelnost strategie zaměřené na nízkonákladové dopravce v Schönefeldu, přičemž byly určeny možné překážky a faktory, které by mohly úspěch takové strategie omezit.

(151) Především byly pečlivě analyzovány provozní požadavky nízkonákladových dopravců, které se v různých ohledech odlišovaly od požadavků tradičních leteckých společností. Základem analýzy byla situace řady evropských letišť, které využívali nízkonákladoví dopravci. Odhalila následující hlavní požadavky očekávané od nízkonákladových dopravců:

— krátké doby pobytu letadla na zemi (25–30 minut ([37])) – nejdůležitější požadavek,

([34]) Viz poznámka pod čarou 8.

([35]) Poradenská společnost vysvětlila, že ze stávajících analýz na evropských a amerických trzích vyplynulo, že se u 50 % až 80 % cestujících přepravených nízkonákladovým dopravcem, který vstoupil nově na trh, jedná o „nové cestující", přičemž přesný poměr závisí na příslušné lince.

([36]) Ve skutečnosti dosáhla FBS ještě většího objemu (7,3 milionu cestujících).

([37]) V roce 2003, tzn. před zavedením nízkonákladové strategie, činila doba pobytu na zemi u 26 z 32 leteckých společností v Schönefeldu 45 až 90 minut.

— na minimum omezené letištní služby při odbavování cestujících a zavazadel, avšak vysoký standard kvality u požadovaných služeb,

— pěší nástup do letadla ([38]) místo dražšího využívání nástupních můstků, s kratší vzdáleností mezi terminálem a rozjezdovou dráhou,

— jednoduchá a funkční infrastruktura bez drahých IT systémů, intuitivní a jednoduché navádění v rámci letiště,

— dostatečné dopravní spojení s letištěm,

— výhradní přidělení nástupních koridorů do letadla, prodejních a odbavovacích přepážek i poskytnutí dostatečných kancelářských ploch pro nízkonákladové dopravce.

(152) Podle poradenské společnosti mohlo letiště Schönefeld tyto požadavky v zásadě splnit. Zejména zde byly z provozního hlediska možné krátké doby pobytu letadla na zemi. Kromě toho poradenská společnost zdůraznila existenci optimálního dopravního spojení na letiště autobusem, vlakem a automobilem. Přesto byly ve studii zjištěny různé relativně bezvýznamné nedostatky a slabé stránky, pokud jde o pěší nástup do letadla, výhradní přidělení prostor terminálu a kancelářských ploch, intuitivní navádění v rámci letiště a vzdálenost mezi terminály a rozjezdovými dráhami. Zčásti s ohledem na řešení, která jsou praktikována na jiných letištích využívaných nízkonákladovými dopravci, byla poradenskou společností doporučena řada relativně omezených možných úprav, aby mohly být požadavky nízkonákladových dopravců, kteří měli zájem o zahájení svého leteckého provozu na letišti Schönefeld, splněny v plné míře. Žádné rozsáhlé investice do infrastruktury nebo podstatné změny stávající infrastruktury nebyly pokládány za nutné. Především se jevilo jako možné přidat během několika měsíců a s nízkými náklady v oblasti pěšího nástupu do letadla do stávající infrastruktury další příchody k letadlům pro pěší nástup.

(153) Dále posuzovala poradenská společnost konkurenční tlak, jemuž by byl nízkonákladový provoz v Schönefeldu vystaven, pokud by se FBS rozhodla pro jeho zavedení. Poradenská společnost došla k závěru, že konkurenční tlak by byl omezen, především z toho důvodu, že nejbližší mezinárodní letiště, která mohla realizovat podstatnou míru nízkonákladové dopravy, jako jsou Drážďany, Lipsko či Hannover, jsou příliš daleko na to, aby představovala potenciál zásadní hrozby. Podle poradenské společnosti se tím potvrzuje, že v aglomeraci Berlína ve skutečnosti v Schönefeldu by mohl být realizován značný potenciál pro nízkonákladovou leteckou dopravu.

(154) Kromě toho poradenská společnost určila a analyzovala různé možnosti, které měla FBS k dispozici pro to, aby nízkonákladovým dopravcům nabídla atraktivní letištní poplatky. Tento aspekt byl považován za rozhodný prvek možné nízkonákladové strategie. Ve skutečnosti je nesporné, že z důvodu své vlastní cenové politiky vůči cestujícím, která vychází ze strategie orientované na vysoké objemy a atraktivní ceny, požadují nízkonákladoví dopravci po provozovatelích letišť nízké letištní poplatky. Jelikož se v případě nízkonákladových dopravců navíc často jedná o letecké společnosti, které místo spojení „z bodu do bodu“ nabízejí „paprsková“ spojení, mohou nízkonákladoví dopravci velmi flexibilně a dynamicky vytvářet nová letecká spojení, rušit stávající spojení nebo zvyšovat či snižovat četnost letů. Mohou tak vyvíjet větší tlak na provozovatele letišť, aby dosáhli co nejnižších letištních poplatků. Bylo tak jasné, že by nízkonákladová strategie byla bez atraktivnějšího systému letištních poplatků v Schönefeldu odsouzena k neúspěchu.

(155) Možnostmi šetřenými a hodnocenými poradenskou společností bylo přesněji i) všeobecné snížení letištních poplatků, ii) množstevní slevy, iii) výkonová diferenciace a v) kombinace uvedených základních možností. Na základě právního šetření a provozně-ekonomického hodnocení těchto možností byla doporučena varianta, kterou tvořila kombinace všeobecného snížení letištních poplatků, množstevní slevy z poplatků za cestující a diferenciace u poplatků v závislosti na nabízených službách, přičemž tato diferenciace by byla spojena především s osvobozením od poplatků za místo u doby pobytu letadla na zemi do 30 minut. Nehledě na všeobecné snížení letištních poplatků si tato opatření kladla speciálně za cíl zvýhodňovat pouze nízkonákladové dopravce, kteří se přesunou do Schönefeldu, a nebyla určena pro letecké společnosti, které Schönefeld již využívaly. Smyslem této strategie bylo získání nových leteckých společností bez negativního dopadu na příjmy, které přinášely letecké společnosti v Schönefeldu již působící.

([38]) Při pěším nástupu do letadla musí cestující před nástupem do letadla vyjít z terminálu a jít pěšky přes rozjezdovou dráhu.

(156) Nakonec poradenská společnost určila a analyzovala různá možná opatření, jimiž by mohly být zvýšeny příjmy nesouvisející s leteckou dopravou, především příjmy z provozu restaurací a potravinářských řetězců, parkovacích zařízení, kyvadlové dopravy, reklamních ploch atd. U těchto doporučení byl brán v úvahu objem a druh ([39]) další dopravy, která byla očekávána na základě navržené nízkonákladové strategie.

(157) Ve své studii využila poradenská společnost kvalitní metodiku a provedla detailní hodnocení, v němž byly zohledněny všechny relevantní faktory. Pečlivou analýzu představuje zejména kvantifikace potenciálu pro další nízkonákladovou dopravu, která se opírá o specifické znaky berlínské aglomerace, jakož i o zkušenosti velkých „referenčních letišť". Smysluplné bylo rovněž šetření, do jaké míry by nízkonákladová strategie mohla být omezena konkurenčními letišti, přičemž závěry z této analýzy jsou přesvědčivé. Kvalitní je i šetření požadavků ze strany nízkonákladových dopravců, kteří by možná měli zájem o zahájení svého provozu v Schönefeldu, jakož i určení opatření, s nimiž by tyto požadavky mohly být plně uspokojeny. Tato analýza je ve skutečnosti systematická a velmi detailní. Totéž platí pro analýzu různých možných systémů letištních poplatků, jimiž by měly být nízkonákladoví dopravci získáváni.

(158) Dále bylo poukázáno na to, že poradenská společnost shromáždila v rámci své studie řadu podkladů pro FBS, které společně s podklady shromážděnými samotnou FBS (včetně plánu financování *ex ante* ze dne 5. září 2003 s prognózami rentability) vytvořily základ pro rozhodnutí FBS. Tabulka 8 obsahuje přehled o finančním výsledku, který byl očekáván v roce 2003 na základě nízkonákladové strategie a strategie, v níž se FBS dále soustředila na tradiční dopravu (ve studii druhého znalce označena jako možnost č. 1). S ohledem na nízkonákladovou dopravu byly vzaty v úvahu dva scénáře, „pesimistický scénář" a „realistický scénář", které se od sebe lišily výší očekávané další nízkonákladové dopravy.

Tabulka 8

Finanční následky možností č. 1 a č. 2 s ohledem na očekávané ziskové rozpětí v Schönefeldu v období 2003–2012 (v mil. EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ziskové rozpětí bez nízkonákladové dopravy (možnost č. 1)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ziskové rozpětí snízkonákladovou dopravou (možnost č. 2 – „pesimistický scénář")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ziskové rozpětí snízkonákladovou dopravou (možnost č. 3 – „realistický scénář")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: plán financování FBS.

(159) Jak pro „realistický", tak i „pesimistický" scénář byly výše uvedené odhady odvozeny z prognóz vypracovaných poradenskou společností pro další nízkonákladovou dopravu. Tyto odhady potvrzují tendenčně, že nízkonákladová strategie vede k výhodnější finanční situaci než kontrafaktuální situace, v níž FBS i nadále sází na tradiční letecké společnosti. Ve skutečnosti by FBS musela při výběru možnosti č. 1 vycházet z toho, že bude mít nadále do roku

([39]) Poradenská společnost například navrhla umístění řetězce rychlého občerstvení na letiště, aby bylo vyhověno nárokům významného počtu cestujících, kteří cestují s nízkonákladovými dopravci.

2012 významné ztráty, aniž je bude moci podstatně snížit. Naproti tomu bylo možné při realizaci nízkonákladové strategie očekávat výrazné a stále snižování ztrát, přičemž v „realistickém scénáři“ se mohlo od roku 2009 počítat s návratem rentability.

(160) Závěry studie poradenské společnosti ve spojení s vlastními prognózami společnosti FBS by obezřetný investor v tržním hospodářství vedený střednědobými až dlouhodobými vyhlídkami na rentabilitu pokládal za pevný základ pro strategické rozhodnutí. Pro takového obezřetného investora v tržním hospodářství by tudíž mělo smysl zvolit místo možnosti č. 2 možnost č. 1.

Studie prvního znalce

(161) Jak již bylo uvedeno, zadala FBS u auditorské firmy […] (dále jen „první znalec“) vypracování studie, aby materiál, při kterém se opírala při svém rozhodování o nízkonákladové strategii, podrobila zátěžovému testu (dále jen „studie prvního znalce“. Studie dokončená v roce 2007 došla k závěru, že z pohledu investora v tržním hospodářství bylo smysluplné zahájit nízkonákladovou strategii s odpovídajícím nařízením o poplatcích, tj. s nařízením o poplatcích z roku 2004. Jako základ pro analýzu použil první znalec řadu dokumentů z roku 2003, zejména plán financování, který FBS vypracovala pro období let 2004 až 2012, jakož i podklady, které shromáždila poradenská společnost v rámci své studie pro FBS.

(162) Závěry prvního znalce se shodují se závěry studie poradenské společnosti. I když studie prvního znalce není pro posouzení Komise rozhodující, představuje další prvek, který potvrzuje, že by pro obezřetného investora v tržním hospodářství bylo smysluplné rozhodnout se pro možnost č. 1 místo možnosti č. 2.

Dílčí závěr

(163) Vzhledem k výše uvedeným úvahám zde vyplývá závěr, že by pro obezřetného investora v tržním hospodářství vedeného střednědobými až dlouhodobými vyhlídkami na rentabilitu, který by byl na místě FBS, bylo smysluplné v roce 2003 zvolit místo možnosti 2 možnost 1.

7.2.2. *Možnost č. 3 v porovnání s možnostmi č. 1 a 2*

(164) Jak již bylo zmíněno, bylo by pro FBS případnou možností uzavření letiště Schönefeld (možnost č. 3), a to minimálně do otevření letiště BER. FBS mohla toto rozhodnutí přijmout nejen až v roce 2003 (v roce, v němž se rozhodla pro zavedení nízkonákladové strategie), nýbrž i dříve nebo později. Z dostupných podkladů vyplývá, že FBS tuto možnost zřejmě nikdy nebrala vážně v úvahu, minimálně ne po uzavření smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku v roce 1992. Navíc nebyly přínosy takové možnosti analyzovány ve studii poradenské společnosti.

(165) K posouzení, zda by obezřetný investor v tržním hospodářství vedený vyhlídkami na rentabilitu klasifikoval tuto možnost v porovnání s možnostmi č. 1 a 2 jako výhodnou, je zásadní zohlednění záměru vybudovat letiště BER. Jak je uvedeno ve 14. bodě odůvodnění, plánování výstavby jednoho jediného letiště pro Berlín začalo v lednu 1992 a dne 20. června 1993 bylo oznámeno, že oblast jižně od Schönefeldu, vedle stávajícího letiště, lze vybrat jako jednu z možných lokalit pro infrastrukturu nového letiště BER. V důsledku toho byla již v letech 1992/93 skutečnost, že by mohlo být vybudováno jediné nové letiště pro Berlín v Schönefeldu, více než jen neurčitou možností. Tato možnost se stala jistotou po podpisu usnesení o shodě mezi německou spolkovou vládou a zeměmi Berlín a Braniborsko dne 28. května 1996.

(166) V této souvislosti by uzavření letiště Schönefeld mělo pro obezřetného investora v tržním hospodářství řadu zásadních nevýhod. V první řadě je třeba připomenout, že zatímco letiště Tempelhof svůj provoz postupně omezovalo, fungovalo letiště Tegel od 90. let rostoucí měrou na hranici své kapacity; navíc doprava v Tegelu, jak ukazuje tabulka 1, od tohoto období výrazně narostla ([40]). Tegel nemohl v žádném případě zvládnout veškerou dopravu v aglomeraci Berlína. Letiště Schönefeld bylo potřebné pro zajištění dostatečné letištní kapacity v Berlíně a jeho uzavření by vedlo k vážnému problému. Ve skutečnosti bylo v letech 1991 až 2003 v Schönefeldu odbaveno 13 % až 20 % veškeré osobní letecké dopravy v Berlíně. Schönefeld byl nutný především v dopravních špičkách, tj. v časech, kdy musel být v Berlíně odbaven velký počet charterových letů. Kromě toho byl Schönefeld nepostradatelný i pro nákladní lety, protože na rozdíl od Tegelu měl povolení k 24hodinovému provozu, a proto na něm byly možné i noční lety. Kromě toho nebylo možné Tegel a Tempelhof rozšířit tak, aby byly dlouhodobě překonány problémy s kapacitou ([41]).

([40]) Tehdy byla doprava v Tempelhofu v porovnání s dopravou na obou dalších berlínských letištích velmi mírná.
([41]) Viz výše uvedený 9. a 14. bod odůvodnění.

(167) K tomu je ještě zapotřebí zohlednit skutečnost, že Schönefeld sám disponoval značnou volnou kapacitou, a mohl tudíž odbavit další dopravu. Jak ukazuje tabulka 1, nabízela přítomnost letiště Schönefeld možnost k výraznému nárůstu berlínské letecké dopravy v průběhu času, zejména od zavedení nízkonákladové strategie v roce 2003. Ve skutečnosti vzrostla doprava v Berlíně v letech 2003 až 2006 z 13,3 milionu na 18,4 milionu cestujících, přičemž více než 80 % tohoto nárůstu zachytilo letiště Schönefeld. Z tohoto důvodu by uzavření Schönefeldu nejen odebralo Berlínu podstatnou část stávající dopravy, ale připravilo by ho i o značný růstový potenciál.

(168) Možnost, že by uzavření letiště mohlo vést ke kapacitním problémům v oblasti, v níž se letiště nachází, a že by mohlo omezit možnosti zvýšení letecké dopravy v této oblasti, by sama o sobě nemusela obezřetnému investorovi v tržním hospodářství, který se spíše nechává vést vyhlídkami na rentabilitu než veřejnými politickými cíli, nutně bránit v tom, aby letiště uzavřel. V předloženém případě by se však uzavření letiště Schönefeld a z toho vyplývající následky pro celkovou kapacitu letištní infrastruktury v aglomeraci Berlína a následně pro celou leteckou dopravu v této aglomeraci projevily ve značné míře na dopravě v BER, budoucím jediném letišti v aglomeraci Berlína, na začátku jeho provozu. Při uzavření Schönefeldu by letiště BER zahajovalo svůj provoz za mnohem horších obchodních podmínek, tj. s podstatně menším objemem dopravy, než při pokračování provozu v Schönefeldu. Tato skutečnost by obezřetného investora v tržním hospodářství, vystupujícího na místě FBS, odradila od uzavření Schönefeldu, jelikož toto uzavření by mělo dopad na rentabilitu podniku.

(169) Pokud by letiště Schönefeld bylo uzavřeno před otevřením letiště BER, musela by FBS zvládnout veškerou počáteční dopravu v BER. K tomu by musela letecké společnosti působící na letišti Tegel přesvědčit o tom, že svůj provoz musí přeložit na nové letiště (místo aby provoz pouze zastavily). Kromě toho by FBS musela přesvědčit letecké společnosti, které do Berlína nelétají, aby zahájily svůj letecký provoz v Berlíně. Taková situace by byla podstatně nevýhodnější, než kdyby letiště Schönefeld bylo při otevření letiště BER stále v provozu. Ve druhém scénáři by podstatný podíl počáteční dopravy na novém letišti byl tvořen „přirozeným“ způsobem prostřednictvím leteckých společnosti již působících v Schönefeldu, jakož i leteckými společnostmi, které mohly být získány na základě nízkonákladové strategie od roku 2003.

(170) Kromě toho by uzavření letiště v Schönefeldu bylo spojeno s dalekosáhlými správními účinky na záměr vybudovat letiště BER. Uzavření Schönefeldu by znamenalo zrušení jeho provozní licence. Bylo by tak nutné zcela nové územní řízení a zcela nová provozní licence pro nové letiště. Oproti tomu by při pokračování provozu v Schönefeldu až do otevření letiště BER bylo nutné pouze rozšíření provozní licence Schönefeldu. To by mělo za následek podstatně jednodušší správní proces s výrazně nižšími výdaji, menší časovou náročnost a mnohem menší míru nejistoty, pokud jde o výsledek procesu. V případě zcela nového územního řízení a nové provozní licence by zejména nejistý výsledek posuzování vlivů záměru na životní prostředí představoval vysoký faktor nejistoty. Kromě toho panuje jednomyslná shoda na tom, že s ohledem na přijetí veřejností je projekt zcela nového letiště podstatně obtížnější záležitostí než pouhé rozšíření již využívané letištní infrastruktury.

(171) Zastavení provozu v Schönefeldu by mělo též na následek náklady s ohledem na propuštění pracovních sil, stejně jako náklady při pozdějším náboru, přijímání a školení nových pracovníků při otevření letiště BER. To by vedlo k dalším nákladům a provozním problémům v porovnání se scénářem, v němž by byl personál letiště Schönefeld okamžitě k dispozici a mohl být využit při otevření nového letiště.

(172) Kvantifikace výše uvedených aspektů je velmi obtížná především proto, že se týká krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé hospodářské situace budoucího letiště. Je však nesporné, že tyto aspekty podstatnou měrou ovlivňují hospodářské podmínky pro otevření a provoz letiště BER, jakož i provedení záměru, který má pro FBS velký strategický význam. Z tohoto důvodu je třeba pohlížet na tyto negativní okolnosti, zejména na kvalitativním základě, jako na dostatečně závažné, a převažují tudíž případné přínosy, které by bylo možné uzavřením letiště Schönefeld očekávat ve formě úspor u fixních nákladů. To platí zejména tehdy, kdy bylo možné očekávat, že strategie, která je zaměřená na zavedení nízkonákladové letecké dopravy v Schönefeldu, povede k pozitivním obchodním výsledkům.

7.2.3. *Závěry analýzy před realizací*

(173) Vzhledem k výše uvedeným informacím byl vyvozen závěr, že z pohledu obezřetného investora v tržním hospodářství by nebylo smysluplné letiště Schönefeld v době od roku 1992 až do otevření letiště BER uzavřít. Dále by se obezřetný investor v tržním hospodářství, který se nechává vést vyhlídkami na rentabilitu, rozhodl ze tří strategických možností v roce 2003 pro možnost č. 1, tzn. nízkonákladovou strategii, a nikoli pro možnosti č. 2 nebo 3. Jako součást této strategie by nízkonákladovým dopravcům nabídl atraktivní letištní poplatky (a/nebo finanční pobídky ke zmírnění nákladů vznikajících v souvislosti s letištními poplatky), aby je přesvědčil k usídlení v Schönefeldu.

7.3. **Posouzení smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku (opatření č. 1)**

(174) V úvodním rozhodnutí se Komise dotázala, zda se FBS chovala s ohledem na přetrvávající ztráty v Schönefeldu jako obezřetný investor v tržním hospodářství, když ztráty vznikající na úrovni skupiny FBS v Schönefeldu vyrovnávala zisky dosahovanými při provozu na letištích Tegel a Tempelhof ([42]).

(175) Smlouva o ovládnutí a odvodu zisku byla podepsána dne 6. srpna 1992, tzn. dlouho před rozsudkem v právní věci *Aéroports de Paris* ([43]) dne 12. prosince 2000. Německo proto mohlo oprávněně vycházet z toho, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje žádnou státní podporu; v souladu s tím nemusela být tato opatření oznámena Komisi. Z toho vyplývá, že Komise nyní nemůže na základě předpisů o podpoře zpochybnit zákonnost finančních opatření, která byla udělena ([44]) před rozsudkem ve věci *Aéroports de Paris* ([45]), tzn. před 12. prosincem 2000. Smlouva o ovládnutí a odvodu zisku mohla proto představovat potenciálně státní podporu pouze od výše uvedeného data. Časový rámec pro šetření Komise ohledně tohoto opatření je tudíž omezen na období od 12. prosince 2000 do dne zahájení opatření.

(176) Jak Německo vysvětlilo, je uzavírání smluv o ovládnutí a odvodu zisku v rámci skupiny běžnou obchodní praxí, zejména z podnikově právních hledisek. Kromě toho je běžné i „vyrovnání" ztrát a zisků, které vznikly v různých podnicích skupiny. To může probíhat ve formě smlouvy o odvodu zisku, jakož i jako čistá výplata dividend dceřiných společností mateřským společnostem. Pouhá skutečnost, že skupina FBS uzavřela v roce 1992 smlouvu o ovládnutí a odvodu zisku a od té doby ji držela v platnosti, nemůže být považována za státní podporu.

(177) V souvislosti se zásadou investora v tržním hospodářství Komise již prohlásila toto: „(…) že pro podnikatelská investiční rozhodnutí je nutný velký rozhodovací prostor. Zásady [zásada investora v tržním hospodářství] se však pak nemusí uplatňovat, pokud je mimo veškerou pochybnost, že pro poskytnutí veřejných prostředků není žádné jasné vysvětlení, než na ně pohlížet jako na udělení podpory. Uplatňují se i pak, když jsou ve státní holdingové společnosti nerentabilní části podniku subvencovány rentabilními částmi podniku. To se děje v soukromých podnicích, když dotčený podnik má strategický plán s vyhlídkou na dlouhodoběji realizovatelné zisky nebo když křížové subvencování představuje pro skupinu jako celek celkově výhodu. V případech křížového subvencování ve státních holdingových společnostech bude Komise zohledňovat podobné strategické cíle." ([46])

(178) Proto tedy v tomto případě nemůže být křížové subvencování považováno za vytvoření výhody pro letiště Schönefeld, pokud je součástí strategického plánu s dlouhodobě realizovatelnými zisky nebo pokud představuje výhodu pro skupinu FBS jako celek.

(179) S ohledem na všechny důvody uvedené v oddílu 7.2.2 bylo minimálně od roku 1992, a tudíž dlouho před rozsudkem v právní věci *Aéroports de Paris* ([47]) jasné, že je smysluplné zachovat provoz v Schönefeldu místo toho, aby bylo toto letiště zavřeno, i když by po mnoho let hospodařilo se ztrátou. Uzavření Schönefeldu by letišti BER (které by jako budoucí jediné letiště pro Berlín nemělo minimálně dlouhodobě mít zisky) způsobilo dokonce závažné hospodářské škody a navíc by byla zpochybněna proveditelnost tohoto důležitého strategického záměru. Rozhodnutí vybudovat jedno jediné letiště v Berlíně se neopíralo pouze o úvahy, které se týkaly využití plochy a životního prostředí, nýbrž zohledňovalo i očekávaný nárůst dopravy a rostoucí příjmy. Jak je rozebráno v rozhodnutí Komise z roku 2009 o schválení podpor pro letiště BER, závisel úspěch očekávaného nárůstu cestujících v Berlíně ([48]) na jednom jediném letišti ([49]). K zachování provozu letiště Schönefeld a případně s cílem udělat z něj rentabilní letiště (tím, že letecké společnosti budou přiměny k tomu, aby své stanoviště přeložily do Schönefeldu, a že následně bude realizována nízkonákladová strategie), musela být rentabilita letiště zajištěna tak, že část zisků letišť Tegel a Tempelhof byla použita k financování Schönefeldu. Křížové subvencování

([42]) Úvodní rozhodnutí, 69. až 71. bod odůvodnění.
([43]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Aéroports de Paris v. Komise ze dne 12. prosince 2000, T-128/98, Sb. rozh. 2000, s. II-3929; potvrzen rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. října 2002, C-82/01, Sb. rozh. 2002, s. I-9297, body 75–79.
([44]) Rozhodujícím kritériem pro den, ve který je státní podpora pokládána za udělenou, je datum závazného právního aktu, o který se udělení podpory opírá a kterým se úřady zavazují, že příjemci podpory dotčené opatření udělí. Viz rozsudek Soudního dvora ve věci Compagnie nationale Air France v. Komise ze dne 12. prosince 1996, T-358/94, Sb. rozh. 1996, II-02109, bod 79; rozsudek Soudního dvora ve věci Fleuren Compost BV v. Komise ze dne 14. ledna 2004, T-109/01, Sb. rozh. 2004, II-127, bod 74, a spojené věci T-427/04 a T-17/05, Francouzská republika (T-427/04) a France Télécom SA (T-17/05) v. Komise, Sb. rozh. 2009, II-4315, bod 321.
([45]) Rozhodnutí Komise ze dne 3. října 2012 ve věci podpory C 38/2008 – Financování letiště Mnichov, terminál 2 (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku), 74. až 81. bod odůvodnění.
([46]) Sdělení Komise členským státům (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3) – použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS (Úř. věst. L 195, 29.7.1980, s. 35) na veřejné podniky ve výrobním odvětví, bod 29.
([47]) Viz poznámka pod čarou 42.
([48]) Viz zejména 82. bod odůvodnění rozhodnutí ve věci podpory NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) Viz zejména 78. bod odůvodnění rozhodnutí ve věci podpory NN 25/09 (ex N 167/09).

je tak v tomto případě součástí „*strategického plánu/strategických plánů s vyhlídkou na dlouhodobě realizovatelné zisky*“ a představuje každopádně pro skupinu FBS jako celek dlouhodobě výhodu v porovnání s kontrafaktuální situací, v níž by Schönefeld byl uzavřen. Společnost FBS mohla očekávat, že tyto dlouhodobé výhody – úspěšné otevření a ziskový provoz jednoho jediného nového letiště pro aglomeraci Berlína (jakož i očekávané zisky z provozu Schönefeldu po několika letech praktického uplatňování nízkonákladové strategie) – předčí ztráty, které Schönefeld měl před otevřením letiště BER.

(180) Proto skupina FBS nevytvořila uzavřením a pokračováním platnosti smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku, jakož i zachováním provozu letiště Schönefeld žádnou hospodářskou výhodu pro toto letiště ([50]). Uzavření smlouvy o ovládnutí a odvodu zisku a její plnění ode dne 12. prosince 2000 tak nepředstavuje žádnou státní podporu.

7.4. **Smlouvy uzavřené mezi společností FBS a různými leteckými společnostmi: úvodní poznámky**

(181) Před posouzením smluv uzavřených mezi společností FBS a různými leteckými společnostmi jsou užitečné některé úvodní poznámky, zejména s ohledem na rozsudek Soudního dvora ve věci Charleroi (dále jen „rozsudek Charleroi“) ([51]), který byl vyhlášen po zahájení řízení v této věci.

7.4.1. *Uplatňování zásady investora v tržním hospodářství na smlouvy uzavřené mezi společností FBS a různými leteckými společnostmi*

(182) Některé zúčastněné subjekty tvrdily v zásadě, že spornými smlouvami si dotčené letecké společnosti opatřily hospodářskou výhodu, protože se podmínky nabídnuté těmito smlouvami lišily od platné obecné úpravy pro letištní poplatky v Schönefeldu, případně nebyly všem leteckým společnostem bez výjimky nabídnuty stejné podmínky.

(183) Zásadní otázka vznesená na základě těchto argumentů je následující: Pokud pro letiště provozované veřejným podnikem platí veřejný systém poplatků a pokud provozovatel letiště nabízí slevy z těchto poplatků nebo finanční pobídky s týmž účinkem jako tyto slevy ([52]), zajišťují tyto slevy a pobídky ([53]) samy o sobě a za všech okolností dotčeným leteckým společnostem hospodářskou výhodu?

(184) Na tuto otázku je třeba odpovědět záporně. V rozsudku Charleroi, v němž šlo zejména o to, že Valonský region nabízel slevu jedné letecké společnosti na letišti, kde byl oprávněn stanovovat letištní poplatky, uvedl Soudní dvůr toto: „Pouhá okolnost, že Valonský region v této věci disponuje normotvornými pravomocemi v oblasti stanovení letištních poplatků, nevylučuje, že přezkum systému slev z těchto poplatků se musí uskutečnit s ohledem na zásadu soukromého investora v tržním hospodářství, jelikož takový systém mohl být zaveden soukromým subjektem.“ ([54]) Z toho vyplývá, že slevy z letištních poplatků (nebo finanční pobídky, které zmírňují čistý peněžní tok od leteckých společností provozovateli letiště) nepředstavují automaticky hospodářskou výhodu. Aby bylo možné posoudit, zda je tomu tak v tomto případě, je nutné přezkoumat, zda by obezřetný investor v tržním hospodářství, který je veden vyhlídkami na rentabilitu, poskytl dotčené letecké společnosti podobné slevy a pobídky ([55]).

(185) Obezřetný investor v tržním hospodářství, který provozuje letiště, může mít mnoho důvodů, proč nenabídne všem leteckým společnostem stejné podmínky. Zejména může být smysluplné poskytnout určité finanční pobídky (i ve

([50]) Za předpokladu, že na letiště Schönefeld lze pohlížet jako na podnik v rámci skupiny FBS, i když se při tom nejedná o samostatnou právní jednotku, a že státní podporu mohl obdržet „od“ FBS.

([51]) Rozsudek Soudního dvora ve věci Ryanair Ltd v. Komise ze dne 17. prosince 2008, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643.

([52]) Například platby nebo zmírnění poplatků při zřízení nového leteckého spojení či četnosti letů nebo marketingové příplatky, které slouží k tomu, že letecké společnosti zčásti kryjí vznikající marketingové náklady, například při zřízení nového spojení.

([53]) Tyto pobídky se realizují v souvislosti s dvoustrannými smlouvami nebo na základě systému finančních pobídek, který se opírá o různé parametry, jako je počet cestujících, a je stanoven ve zveřejněném právním aktu, například v nařízení o poplatcích.

([54]) Rozsudek *Charleroi*, bod 101.

([55]) Komise se řídila podobnou úvahou ve svém rozhodnutí C(2011) 3497 final ze dne 24. května 2011 o zahájení řízení ve věci podpory SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Rumunsko – Mezinárodní letiště Temešvár – Wizz Air (Úř. věst. C 270, 13.11.2011, s. 11). Viz též 129. bod odůvodnění, v němž Komise vyjádřila tento názor: „*Podle příslušné judikatury je nutné přezkoumat, zda by za podobných okolností soukromý provozovatel letiště akceptoval stejné nebo podobné obchodní podmínky jako letiště Temešvár; při tom je nutné vzít v úvahu zejména dostupné informace a vývoj, který lze očekávat v okamžiku těchto příspěvků.*“

formě marketingových příspěvků) a speciální slevy ze zveřejněných letištních poplatků leteckým společnostem, které pro letiště zajišťují vysoký počet cestujících. Takové výhodné podmínky mohou být objektivně ospravedlněny očekávanou další dopravou a s ohledem na příjmy vygenerované prostřednictvím této další dopravy z činností nesouvisejících s leteckou dopravou ([56]). Dalším důvodem je to, že marže na jednoho cestujícího, která vyplývá z letištních poplatků placených leteckou společností, může být absolutně z hlediska dotčeného počtu cestujících značná, i když je snížena pomocí slev a finanční pobídek.

(186) Investor v tržním hospodářství, který provozuje letiště, může při stanovování podmínek nabízených leteckým společnostem zohlednit celou řadu faktorů. Sem nepatří pouze očekávaná další doprava, nýbrž i časový okamžik, k němuž je smlouva s leteckou společností vyjednána (jakož i situace, v níž se letiště v tuto dobu nachází, zejména s ohledem na své kapacitní vytížení), spojení, které má letecká společnost v úmyslu provozovat ([57]), provozní požadavky leteckých společností na letišti, druh služeb potřebných na letišti a jejich znaky, tlak vyvíjený leteckými společnostmi během vyjednávání ([58]) atd.

(187) Pro obezřetného investora v tržním hospodářství, který provozuje letiště, může tak být správné nabízet různým leteckým společnostem rozdílné podmínky týkající se letištních poplatků a finančních pobídek, ať už ve formě dvoustranných smluv nebo ve formě slevových a pobídkových systémů obsažených v právních aktech pro stanovení poplatků ([59]). Za účelem posouzení, zda takové slevy a finanční pobídky představují hospodářskou výhodu, je zapotřebí stanovit, zda provozovatel letiště v okamžiku svého rozhodnutí nabízet slevy a pobídky mohl dle rozumného uvážení vycházet z toho, že toto rozhodnutí je ziskové nebo jinými slovy že má v porovnání s kontrafaktuální situací za následek vyšší zisk (nebo nižší ztráty).

(188) Kromě toho nemá obezřetný investor v tržním hospodářství – oproti tvrzením některých zúčastněných subjektů – v souvislosti s podmínkami, které provozovatel letiště nabízí leteckým společnostem prostřednictvím dvoustranných smluv (například speciální příspěvky za zřízení nových spojení) a které nevyplývají z obecného slevového nebo pobídkového systému obsaženého ve zveřejněném nařízení o poplatcích, žádné důvody pro zajištění toho, aby tyto podmínky vycházely ze všeobecných a transparentních kritérií platných pro všechny letecké společnosti. Při vyjednávání dvoustranné dohody s leteckou společností se od obezřetného investora v tržním hospodářství očekává, že se neřídí řadou již dříve stanovených transparentních kritérií, která omezují jeho vyjednávací prostor, ale že spíše zvažuje všechny relevantní aspekty služeb navržených leteckou společností. Z tohoto důvodu jsou připomínky vznesené v této věci některými zúčastněnými subjekty v souvislosti s chybějící transparentností slev a finančních pobídek nabízených společností FBS v souvislosti s uplatňováním zásady obezřetného investora v tržním hospodářství irelevantní.

7.4.2. *Zákonnost nařízení o poplatcích z roku 2004 a dvoustranných smluv mezi společností FBS a různými leteckými společnostmi podle vnitrostátního práva*

(189) Otázka, zda se nařízení o poplatcích z roku 2004 stalo či nestalo podle vnitrostátního práva účinným, není v souvislosti s uplatňováním zásady obezřetného investora v tržním hospodářství relevantní dokonce ani tehdy, když je důležitá podle německého práva. Skutečnost, že sleva z všeobecně platných letištních poplatků nebo finanční pobídka se srovnatelným účinkem byla poskytnuta ve formě dvoustranné smlouvy, a nikoli prostřednictvím obecného systému obsaženého ve zveřejněném nařízení o poplatcích, je možné nechat bez povšimnutí. Skutečností je, že se obezřetný investor v tržním hospodářství může rozhodnout, že udělí slevy nebo pobídky prostřednictvím obou mechanismů, a že rentabilita takového rozhodnutí nezávisí na zvoleném mechanismu. Z tohoto důvodu je otázka, zda podmínky nabídnuté společností FBS určitým leteckým společnostem vyplývají z pouhého provádění platného použitelného nařízení o poplatcích nebo z dvoustranných dohod, irelevantní.

([56]) Tím jsou míněny příjmy provozovatele letiště na základě další obchodní činnosti parkovišť, obchodů, restaurací atd., jichž je dosahováno díky dalšímu počtu cestujících.

([57]) Různá letecká spojení mohou cestující lákat zejména v souvislosti s kupním chováním na letištích a letišti mohou nabízet odpovídající potenciál k dosažení příjmů nesouvisejících s leteckou dopravou. Na příjmy provozovatele letiště tak mohou působit dvě různé skupiny spojení odlišně.

([58]) Jelikož nízkonákladoví dopravci mají za cíl nabízet svým zákazníkům pokud možno nízké ceny, vyvíjejí zpravidla větší tlak na provozovatele letišť než tradiční letecké společnosti, aby obdrželi nízké letištní poplatky.

([59]) Jako systém množstevních slev za cestující, pobídek v souvislosti s četností letů a pobídek v souvislosti s destinací obsažený v nařízení o poplatcích z roku 2004.

(190) Kromě toho je stejně nepodstatná i otázka, zda společnost FBS byla podle vnitrostátního práva oprávněna uzavírat dvoustranné smlouvy, které stanovují podmínky odchylné od platného nařízení o poplatcích ([60]). K tomu Soudní dvůr v rozsudku *Charleroi* uvedl: „(…) soulad chování poskytovatele podpory s vnitrostátním právem není skutečností, která by se měla zohlednit při vyřešení otázky, zda tento poskytovatel jednal v souladu se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství, nebo poskytl hospodářskou výhodu, která je v rozporu s čl. 87 odst. 1 ES." ([61])

7.4.3. *Účinky podmínek nabízených leteckým společnostem působícím na letišti Tegel*

(191) Ve stanoviscích některých zúčastněných subjektů byly uváděny argumenty, že letecké společnosti působící v Schönefeldu byly subvencovány nízkými letištními poplatky a jinými výhodnými podmínkami od leteckých společností působících v Tegelu. Toto domnělé křížové subvencování vyplývá z toho, že společnost FBS vyrovnává účinek nízkých poplatků v Schönefeldu vysokými poplatky v Tegelu.

(192) V těchto stanoviscích je vyjadřováno podezření, že podmínky nabízené v Schönefeldu by nebyly podporou jen tehdy, pokud by odpovídaly podmínkám v Tegelu.

(193) Nicméně tak tomu není. V první řadě se letiště Tegel a Schönefeld neodlišují nejen s ohledem na letištní poplatky, nýbrž i v četných hlediscích, především v souvislosti s druhem letištní infrastruktury a vzdálenosti od centra města. Proto je nelze vzájemně v plné míře zaměnit. Dokládá to neúspěšný pokus přimět letecké společnosti před realizací nízkonákladové strategie k přeložení svého leteckého provozu z Tegelu do Schönefeldu.

(194) Dále nejsou letecké společnosti „nuceny", aby působily z Tegelu nebo Schönefeldu. Společnosti mají mimo to ještě dvě další možnosti: nepůsobit ani z Tegelu, ani ze Schönefeldu, nebo tato letiště využívat s nepatrnou kapacitou (a svá letadla a posádky nasazovat na jiných linkách než z Berlína, neboť nízkonákladoví dopravci mohou prokazatelně nastavit svou kapacitu velmi rychle na nové tržní podmínky). Každý pokus ze strany FBS dát letecké společnosti, která uvažuje o zřízení svého leteckého provozu v Schönefeldu, stejné podmínky jako v Tegelu, by tak mohl vést k tomu, že letecká společnost od svých plánů upustí a rozhodne se, že nebude působit ani ze Schönefeldu, ani z Tegelu, nebo že bude z Berlína nabízet méně letů.

(195) Obezřetný investor v tržním hospodářství tak neměl žádný důvod pro to, aby při stanovování poplatků pro Schönefeld bral v úvahu podmínky panující v Tegelu. Na základě týchž úvah a s ohledem na omezený hospodářský význam zmenšení, příp. uzavření letiště Tempelhof by obezřetný investor v tržním hospodářství neměl ani zde žádný důvod brát v úvahu při stanovování poplatků pro Schönefeld podmínky z Tempelhofu.

7.4.4. *Uplatňování zásady investora v tržním hospodářství na smlouvy uzavřené mezi letištěm a leteckou společností*

(196) Komise konstatuje, že dotčené smlouvy je třeba posuzovat jako součást realizace nízkonákladové strategie, která měla střednědobě i dlouhodobě vést k pozitivním obchodním výsledkům pro Schönefeld.

(197) Pro posouzení, zda některá ze sporných smluv poskytuje hospodářskou výhodu, je nutné prošetřit, zda by v okamžiku uzavření smlouvy investor v tržním hospodářství vycházel z toho, že pomocí dotčené smlouvy lze dosáhnout vyššího zisku, než by bylo možné jinak. Tento vyšší zisk je vyčíslen rozdílem mezi přírůstkovými příjmy dosaženými pravděpodobně prostřednictvím smlouvy (tzn. rozdíl mezi příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by byla smlouva uzavřena, a příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by žádná smlouva neexistovala) a přírůstkovými náklady vyplývajícími pravděpodobně ze smlouvy (tzn. rozdíl mezi náklady, které by vznikly, pokud by byla smlouva uzavřena, a náklady, které by vznikly, pokud by žádná smlouva neexistovala); vzniklý peněžní tok je zapotřebí snížit odpovídající diskontní úrokovou sazbou.

(198) Dále musí být v tomto přezkumu zohledněny všechny relevantní přírůstkové příjmy a náklady související s obchodním procesem. Různé prvky (slevy z letištních poplatků, marketingové příspěvky, jiné finanční pobídky) se nesmí posuzovat odděleně. Zde je zapotřebí uplatnit následující odstavec z rozsudku Charleroi: „Přitom je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo,

([60]) Tato otázka vystává především v souvislosti se smlouvou s easyJet z roku 2003, která byla uzavřena v době účinnosti nařízení o poplatcích z roku 2003 a která se výrazně odchylovala od podmínek tohoto nařízení o poplatcích (viz 42. bod odůvodnění). V době účinnosti nařízení o poplatcích z roku 2003 byly dále uzavřeny první smlouva se společností Ryanair, první smlouva s Germanwings a smlouvy se společnostmi Volare a V-Bird. Tyto smlouvy předpokládaly platbu příspěvků, která nebyla v nařízení o poplatcích stanovena (viz 48. bod odůvodnění). Stejnou měrou byly smlouvy se společnostmi Aer Lingus, Icelandair a Norwegian Air Shuttle uzavřeny v době účinnosti nařízení o poplatcích z roku 2004. Tyto smlouvy předpokládaly příspěvky společnosti FBS k poměrnému financování marketingových nákladů dotčených leteckých společností, což nařízení o poplatcích nestanovovalo (viz 49. bod odůvodnění).

([61]) Rozsudek *Charleroi*, bod 98.

zda státní entita a entita jí ovládaná se společně chovaly jako hospodárné subjekty v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext […].“ ([62])

(199) Očekávané přírůstkové příjmy musí obsahovat zejména příjmy z letištních poplatků s přihlédnutím ke slevám a další dopravě očekávané na základě smlouvy, jakož i předpokládané příjmy nesouvisející s leteckou dopravou, jichž je dosahováno prostřednictvím další dopravy. Očekávané přírůstkové náklady musí obsahovat zvláště všechny přírůstkové provozní a investiční náklady, které by nevznikly, kdyby nebyla uzavřena smlouva; mimo to musí přírůstkové náklady obsahovat náklady na marketingové příspěvky a na další finanční pobídky.

7.5. **Posouzení smlouvy s easyJet z roku 2003 (opatření č. 2)**

(200) Smlouva s easyJet z roku 2003 byla uzavřena před vstupem nařízení o poplatcích z roku 2004 v platnost původně na dobu deseti let s opcí na její prodloužení o dalších deset let.

(201) Německo předložilo podklady, z nichž vyplývají předem vypracované finanční prognózy pro záměr, které se opírají zejména o prognózu společnosti FBS ze dne 17. prosince 2003, tzn. které jsou z doby před uzavřením smlouvy mezi společnostmi FBS a easyJet dne 19. prosince 2003 (viz též 37. bod odůvodnění). Společnost FBS vycházela z toho, že smlouva na období 2004 až 2012 přinese roční zvýšení jejího hospodářského výsledku a že roku 2010 bude dosaženo provozního bodu zvratu.

Tabulka 9

Prognózy společnosti FBS k dodatečnému hospodářskému výsledku na základě smlouvy s easyJet z roku 2003 (v mil. EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hospodářský výsledek bez easyJet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dodatečný hospodářský výsledek s easyJet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Hospodářský výsledek celkem	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(202) Komise pokládá tyto prognózy a předpoklady, o které se opírají, za spolehlivý základ pro podpis smlouvy s easyJet z roku 2003.

(203) Dopravní prognózy, které byly očekávány na základě smlouvy s easyJet z roku 2003, byly vypočítány na základě počtu letadel, které měla společnost easyJet postupně umístit podle smlouvy v Schönefeldu, stejně jako na základě faktoru vytíženosti […], který se vzhledem k obvyklým faktorům vytíženosti nízkonákladových dopravců jeví jako pochopitelný.

(204) V obchodním plánu byly zohledněny prognózy pro všechny relevantní přírůstkové náklady a příjmy, včetně kategorií příjmů souvisejících i nesouvisejících s leteckou dopravou, a náklady finančních pobídek pro easyJet. V těchto prognózách byly zohledněny zejména též další doprava a další lety, které byly očekávány na základě smlouvy a smluvních podmínek.

(205) Aby toto strategické rozhodnutí bylo podrobeno zátěžovému testu, pověřila společnost FBS auditorskou firmu […] (dále jen „druhý znalec“) přezkumem, zda by obezřetný investor v tržním hospodářství, který je veden cíli v oblasti rentability, podepsal tuto smlouvu z roku 2003. V tomto posudku (dále jen „studie druhého znalce“), který byl dokončen v roce 2007, byly zkoumání podrobeny i smlouvy s jinými leteckými společnostmi.

(206) Druhý znalec opřel svou analýzu smlouvy s easyJet z roku 2003 o prognózu společnosti FBS zmíněnou již ve 158. bodě odůvodnění.

(207) Druhý znalec prošetřil důkladně solidnost prognóz nákladů a příjmů vypracovaných společností FBS a na základě informací dostupných v okamžiku uzavření smlouvy provedl úpravy u předpokladů FBS, když byl toho názoru, že nejsou přiměřené.

([62]) Rozsudek *Charleroi*, bod 59.

(208) V této souvislosti provedl druhý znalec například úpravu v obchodním plánu, aby zahrnul investiční náklady ve výši […] mil. EUR na vybudování dodatečných nástupních můstků pro easyJet v terminálu B. Dále proběhly úpravy s cílem zohlednit skutečnost, že prognózy společnosti FBS vycházely z návrhu smlouvy s easyJet, který nebyl zcela totožný se smlouvou, jež byla nakonec podepsána. Druhý znalec provedl tudíž úpravy obchodního plánu, aby zajistil naprostou shodu mezi obchodním plánem a podmínkami podepsané smlouvy.

(209) Navíc druhý znalec vypočítal na základě prognóz společnosti FBS (s výše uvedenými úpravami) kapitálovou hodnotu (čistou současnou hodnotu) smlouvy s easyJet z roku 2003 na období 2004 až 2007 k hodnotě z 30. prosince 2003. Kapitálová hodnota časové řady očekávaného peněžního toku (příjmy a výdaje) je definována jako diskontní suma jednotlivých očekávaných peněžních toků během příslušného období. Kapitálová hodnota je ekonomický ukazatel, který podniky používají k hodnocení rentability záměru. Druhý znalec vypočítal agregovanou kapitálovou hodnotu smlouvy s easyJet z roku 2003 ke konci každého roku až do ukončení platnosti smlouvy. Při tom vypočítal diskontní úrokovou sazbu použitelnou k diskontování peněžních toků podle klasické metody modelu oceňování kapitálových aktiv (CAPM, Capital asset pricing model) ([63]), proto diskontní úroková sazba efektivně odrážela kapitálové náklady FBS v roce 2003.

(210) Výsledné kapitálové hodnoty jsou uvedeny v tabulce 10:

Tabulka 10

Kapitálové hodnoty peněžních toků očekávaných díky smlouvě s easyJet z roku 2003

Agregované kapitálové hodnoty na konci roku (hodnota k 30. prosinci 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kapitálová hodnota (v mil. EUR)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: studie druhého znalce.

(211) Všechny tyto kapitálové hodnoty jsou kladné a potvrzují, že bylo smysluplné smlouvu s easyJet z roku 2003 uzavřít.

(212) Druhý znalec ve své zprávě poznamenal, že v roce 2003, kdy bylo uzavření smlouvy podrobeno přezkumu, nevzala společnost FBS v úvahu účinek smlouvy v původním znění, tzn. na dobu deseti let s opcí na prodloužení o dalších deset let, na letiště BER. Podle druhého znalce by měla smlouva z roku 2003 platit se svými původními podmínkami několik dalších let po otevření letiště BER plánovaném na rok 2011. Kromě toho stanovovala tato smlouva podmínky, které byly očividně výhodnější než podmínky ve všeobecném nařízení o poplatcích plánovaném pro letiště BER při jeho otevření. Podle druhého znalce tak existovalo riziko, že by stávající smlouva s easyJet z roku 2003 mohla vést k tomu, že jiné letecké společnosti budou na FBS vyvíjet značný tlak, aby se zmenšil rozdíl mezi všeobecnými poplatky uplatňovanými na letišti BER a poplatky dojednanými se společností easyJet. Toto riziko bylo v roce 2003 ale nanejvýš nepatrné, vzhledem k rychle se měnícímu trhu nízkonákladových letů stěží předvídatelné, a dokonce kvantifikovatelné. Ve skutečnosti se toto riziko nikdy nenaplnilo. Smlouvu s easyJet z roku 2003 nahradila pozměňovací smlouva s easyJet z roku 2007, která měla platit až do okamžiku otevření letiště BER.

(213) Druhá studie tudíž potvrzuje, že by obezřetný investor v tržním hospodářství smlouvu s easyJet z roku 2003 uzavřel.

(214) Závěrem je třeba uvést, že smlouva s easyJet z roku 2003 neobsahuje žádnou státní podporu.

([63]) Podle toho se k výpočtu diskontní úrokové sazby „ra" používá následující vzorec:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
Kde:
rrf = výnosnost bezrizikového cenného papíru
rm = očekávaná výnosnost na všeobecném trhu
Ba = faktor beta majetkové hodnoty.

7.6. **Posouzení smluv s jinými leteckými společnostmi (opatření č. 3)**

(215) Rozhodnutí společnosti FBS o uzavření smluv se společnostmi Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle a Aer Lingus vycházela též z prognóz *ex ante* pro přírůstkovou dopravu, jakož i z přírůstkových příjmů a nákladů, z nichž vyplývá, že uzavření těchto smluv bylo rentabilní.

(216) Pro každou z těchto smluv byly vypočítány prognózy očekávaného objemu dopravy na základě počtu letů očekávaných s ohledem na plánovaný provoz leteckých společností a na základě obhajitelných předpokladů týkajících se jejich faktoru vytíženosti. V těchto prognózách byly zohledněny prognózy pro všechny relevantní přírůstkové náklady a příjmy, včetně kategorií příjmů souvisejících i nesouvisejících s leteckou dopravou, a náklady finančních pobídek pro letecké společnosti nabízených společností FBS.

(217) Stejně jako v případě smlouvy s easyJet z roku 2003 byly prognózy *ex ante* společnosti FBS podrobeny druhým znalcem zátěžovému testu. Z něj vyplynulo, že uzavření smlouvy s těmito leteckými společnostmi by u každé smlouvy na každý rok celkové doby její platnosti vedlo dále k přírůstkovým příjmům, které byly vyšší než přírůstkové náklady (navzdory jiným spíše opatrným závěrům). Tyto závěry jsou výsledkem analýzy, kterou druhý znalec provedl u každé smlouvy na základě těchto upravených prognóz, které jsou plně v souladu s metodikou popsanou v oddílech 7.4.4 a 7.5. Druhý znalec opřel svůj přezkum a úpravy výhradně o data a prognózy, které měla společnost FBS k dispozici, když bylo uzavření smlouvy podrobeno přezkumu.

(218) Tabulka 11 obsahuje kapitálové hodnoty *ex ante* v okamžiku uzavření příslušné smlouvy, vypočítané druhým znalcem pro osm z celkem devíti dotčených smluv na období předpokládané doby platnosti smlouvy.

Tabulka 11

Kapitálové hodnoty smluv uzavřených mezi společností FBS a různými nízkonákladovými dopravci

Letecká společnost / smlouva	Předpokládaná doba platnosti smlouvy	Kapitálová hodnota po dobu platnosti smlouvy (v EUR)
Ryanair (první smlouva)	1. května 2003 až 30. dubna 2004	(…)
Ryanair (druhá smlouva)	1. května 2003 až 30. dubna 2008	(…)
Germanwings (první smlouva)	26. října 2003 až 31. října 2006	(…)
Germanwings (druhá smlouva)	1. května 2004 až 30. dubna 2008	(…)
Volare	26. října 2003 až 31. března 2007	(…)
Icelandair	6. června 2004 až 31. března 2009	(…)
Norwegian Air Shuttle	29. března 2004 až 31. března 2009	(…)
Aer Lingus	30. března 2004 až 31. března 2009	(…)

Zdroj: studie druhého znalce.

(219) Jak z této tabulky vyplývá, jsou všechny kapitálové hodnoty kladné. Z tohoto důvodu by pro obezřetného investora v tržním hospodářství, vedeného vyhlídkami na rentabilitu, bylo smysluplné, aby podmínky těchto smluv v době jejich podpisu přijal.

(220) U smlouvy se společností V-Bird ([64]) nebyla vypočítána žádná kapitálová hodnota. Podle druhého znalce nebyl pro tuto smlouvu k dispozici žádný předem vyhotovený obchodní plán. Podmínky této smlouvy jsou však velmi podobné podmínkám smlouvy uzavřené se společností Volare. Obě smlouvy byly téměř současně uzavřeny na podobně stejnou dobu (tři a půl roku, případně čtyři roky). Smlouvy předpokládaly použití nařízení o poplatcích z roku 2003 při určování letištních poplatků, jakož i stejnou pobídku ve formě příspěvku ve výši vždy […] EUR pro společnosti Volare a V-Bird. Provozní podmínky stanovené v obou smlouvách předpokládaly velmi podobný

([64]) Jedná se o jedinou smlouvu s nízkonákladovým dopravcem, která byla zahrnuta do řízení, ale není uvedena v tabulce 11.

počet letů a stejný typ letadla. Dále byl v okamžiku uzavření těchto smluv pochopitelný předpoklad, že by obě letecké společnosti měly podobný faktor vytíženosti. Proto byla přírůstková doprava vyplývající z těchto smluv srovnatelná. A konečně mohlo být u obou smluv předpokládáno, že budou mít za následek podobné přírůstkové provozní náklady pro FBS. Vzhledem k podobnostem mezi těmito dvěma smlouvami byl pochopitelný závěr, že smlouva se společností V-Bird testem investora v tržním hospodářství projde.

(221) Společnost V-Bird ukončila dne 8. října 2004 svůj letecký provoz a podala návrh na prohlášení konkurzu, kterému bylo dne 18. října 2004 vyhověno. Společnost byla zlikvidována začátkem ledna 2005. Neexistuje tak již žádný podnik, který by měl přímo či nepřímo prospěch z potenciální státní podpory v souvislosti se smlouvou se společností V-Bird.

(222) Vzhledem k výše uvedeným informacím neobsahuje žádná ze smluv uvedených v tabulce 6 státní podporu.

7.7. **Posouzení nájemní smlouvy s easyJet z roku 2004 (opatření č. 4)**

(223) Některé zúčastněné subjekty byly toho názoru, že nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 přiznávala společnosti easyJet výhradní využívání terminálu B na letišti Schönefeld a jiným leteckým společnostem přístup do terminálu B znemožňovala.

(224) Jak je vysvětleno v 55. bodě odůvodnění, pronajímala si společnost easyJet v období let 2004 až 2007 plochu o rozloze asi […] m^2 ve formě kancelářských prostor a odbavovacích přepážek, což odpovídá 24 % celkové plochy terminálu B. Veřejné plochy terminálu B (chodby, haly a kavárny) jsou přístupné i cestujícím jiných leteckých společností, protože terminály A a B nejsou prostorově odděleny.

(225) Přidělení odbavovacího prostoru určitým leteckým společnostem a udělení brandingových a reklamních práv těmto leteckým společnostem v bezprostředně sousedních prostorách jsou obvyklé činnosti na evropských a mezinárodních letištích a takové dohody jsou velmi rozšířené.

(226) Zejména když letecká společnost nebo aliance leteckých společností přepravují značný počet cestujících z určitého letiště nebo na něj, je z provozního (a tím i obchodního) hlediska smysluplné propojit jejich činnosti s jedním jediným terminálem. Takto jsou optimalizovány provozní procesy jak letiště, tak i letecké společnosti.

(227) Provozovatel letiště tak nemusí nutně zajišťovat pro leteckou společnost hospodářskou výhodu tím, že jí přizná výhradní využívání všech odbavovacích přepážek a kancelářských prostor v jednom terminálu. Bylo by tak tomu za určitých okolností pouze v případě, že by provozovatel letiště přidělil letecké společnosti k výhradnímu využívání prostory, které by přesahovaly potřebu dané letecké společnosti (přičemž by jiným leteckým společnostem bylo bráněno ve využívání skutečně dostupné kapacity), nebo pokud by nájemné vypočítané pro danou leteckou společnost bylo příliš nízké. Jak je níže vysvětleno, žádná z uvedených podmínek se netýká nájemní smlouvy s easyJet z roku 2004.

(228) Od zahájení svého leteckého provozu v Schönefeldu byla společnost easyJet velmi dominantní leteckou společností. V letech 2004 až 2007 přepravila […] % až […] % všech cestujících v Schönefeldu. Již v roce 2003 bylo předpokládáno, že vzhledem k objemu dopravy bude tato společnost zdaleka největší leteckou společností. Z důvodu svého smluvního závazku umístit do Schönefeldu určitý počet letadel mohla FBS vycházet z náležitě vysokých počtů cestujících od toho okamžiku, kdy easyJet zahájila letecký provoz.

(229) Podle Mezinárodní organizace pro civilní letectví činila kapacita terminálu B 600 000 cestujících ročně; tento počet je výrazně nižší než počet cestujících, které easyJet dle očekávání měla přepravit z Schönefeldu a do něj od roku 2004 ([…] milionů ([65])). Je tudíž zjevné, že nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 neprováděla žádnou strategii „hromadění kapacity“, která by byla zaměřená na to, aby bylo jiným leteckým společnostem bráněno v hospodářské soutěži s easyJet v Schönefeldu. V roce 2006 bylo v terminálu B odbaveno […] milionů cestujících, a to bez větších technických změn. To odpovídá více než dvojnásobné teoretické kapacitě. To, že mohl být odbaven tak vysoký počet cestujících, bylo způsobeno především skutečností, že vybavení terminálu využívala pouze jedna letecká společnost, čímž mohly být optimalizovány toky cestujících.

(230) S ohledem na cenu nájemného je srovnání cen nájemného na různých letištích bezvýznamné, neboť se letiště liší z hlediska kapacity, tržních podmínek a kvality zařízení. Ceny nájemného, které platila společnost easyJet, odpovídaly ve skutečnosti schématu nájemného společnosti FBS bez poskytnutí slev.

(231) V terminálu B platila společnost easyJet […] EUR za m^2 odbavovacích ploch a […] EUR za m^2 kancelářských ploch. S jinými leteckými společnostmi v jiných terminálech byly dohodnuty podobné poplatky za srovnatelná zařízení. Například společnost Germanwings platila rovněž […] EUR za m^2 odbavovacích ploch v terminálu A. Aeroflotu byla vypočítána částka ve výši […] EUR za m^2 kancelářských ploch v terminálu A. V terminálu B si před společností easyJet kancelářské plochy pronajímala společnost Condor a platila nižší nájemné za stejný druh zařízení v terminálu B. Zatímco easyJet platila […] EUR za m^2 kancelářských ploch, musela společnost Condor platit pouze […] EUR za m^2.

([65]) Studie druhého znalce, tabulka 2 na straně 22.

(232) Tento typ srovnání je přiměřený k posouzení, zda nájemní smlouva s easyJet z roku 2004 obsahuje hospodářskou výhodu. Na rozdíl od smlouvy, která upravuje celkový provoz letecké společnosti na letišti a zásadní finanční vztahy mezi leteckou společností a letištěm ([66]), vztahuje se nájemní smlouva pro prostory odbavovacích přepážek a kancelářské plochy na přístup do zařízení, která mohou být minimálně v rámci určitého letiště zpravidla považována za standardní zařízení. Kromě toho činí nájemné upravené v takových smlouvách nepatrné částky v porovnání s letištními poplatky, marketingovými příspěvky a jinými finančními pobídkami. Z tohoto důvodu není provozovatel letiště nijak zásadně motivován k tomu, aby stanovil nájemné upravené na míru nebo aby s leteckými společnostmi vyjednal maximální možné nájemné. Hospodářský zájem provozovatele letiště spočívá spíše v tom, že provoz určité letecké společnosti je vázán na jedno místo, aby byla zajištěna provozní efektivnost ku prospěchu jeho zákazníka. To platí zejména tehdy, když se provozovatel letiště, jako v případě FBS, pokusí získat letecké společnosti a přimět je ke zvýšení své dopravy.

(233) Nebylo by tudíž na rozdíl od argumentace zúčastněných subjektů nutně smysluplné přidělovat leteckým společnostem prostory na základě výběrových řízení. Zdá se, že taková praxe je na evropských letištích skutečně velmi neobvyklá. Chování očekávané od obezřetného provozovatele letiště vedeného vyhlídkami na rentabilitu spočívá v tom, že pro každou důležitou leteckou společnost působící na letišti najde ohledně kapacity a jiných charakteristik vhodné prostory a vypočítá přiměřené nájemné v souladu s obvyklou praxí v rámci letiště.

(234) Z těchto důvodů nepředstavuje výše nájemného žádnou hospodářskou výhodu, pokud dalekosáhle odpovídá nájemnému, které je vypočítáno pro jiné letecké společnosti využívající letiště, což platí i pro nájemní smlouvu s easyJet z roku 2004.

(235) Dále je pro provozovatele letiště smysluplné, aby takové smlouvy uzavíral na dobu, která odpovídá době platnosti „hlavní smlouvy“ upravující provoz letecké společnosti na letišti, což platí i pro nájemní smlouvu s easyJet z roku 2004.

(236) S ohledem na zařízení pro přepravu zavazadel jsou systémy v terminálu A a B z technického hlediska až na jeden aspekt totožné: Zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B zahrnuje fixní rentgenový přístroj. Byl nainstalován na žádost spolkové policie. Jinak by byla zrušena provozní licence terminálu B. Technické vybavení zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B neposkytuje společnosti easyJet žádnou provozní výhodu, jako například rychlejší nebo hladší nakládku a vykládku zavazadel. Nabízí spíše integrovanou rentgenovou kontrolu, což však nemá žádný dopad na odbavovací proces letecké společnosti.

(237) Ve skutečnosti připravuje integrovaný bezpečnostní systém společnosti easyJet spíše provozní potíže. Při reklamaci zavazadla, které vyžaduje manuální kontrolu, musí být cestující opět zavolán do kontrolní místnosti v terminálu B. Cestující se v ten okamžik nachází v odletové hale a musí být informován a odveden zpět. Jedná se o nákladný proces, který má za následek, že doba nejpozdějšího odbavení daná v terminálu B pro cestující z letiště Schönefeld činí minimálně 30 minut. Společnost easyJet v současnosti využívá 40 minut, protože jinak nelze zaručit včasné ukončení procesu. V terminálu A takové omezení neexistuje. Je zde běžnou praxí časový limit 20 minut před startem a z technického hlediska nepředstavuje žádné problémy.

(238) Další problém souvisí s tím, že se zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B a A odlišují z hlediska své poruchovosti. Z integrované bezpečnostní techniky a tím vyšší komplexnosti vyplynula dostupnost zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu B v období od května do prosince 2004 ve výši […] % provozní doby, zatímco zařízení pro přepravu zavazadel v terminálu A bylo provozuschopné z […] %.

(239) Z toho všeho je třeba vyvodit závěr, že žádné z ustanovení nájemní smlouvy s easyJet z roku 2004 neposkytuje hospodářskou výhodu. Proto tato smlouva nepředstavuje žádnou státní podporu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Následující opatření, které Německo přijalo pro podniky uvedené v písmenech a) až l), nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie:

a) smlouva o ovládnutí a odvodu zisku uzavřená dne 6. srpna 1992 mezi společnostmi Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH a Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

b) smlouva uzavřená dne 19. prosince 2003 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a easyJet Airline Company Ltd.;

([66]) Jako smlouva s easyJet z roku 2003.

c) smlouva uzavřená dne 31. března 2003 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Ryanair Limited;

d) smlouva uzavřená dne 28. dubna 2004 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Ryanair Limited;

e) smlouva uzavřená dne 14. října 2003 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Germanwings GmbH;

f) smlouva uzavřená dne 23. prosince 2004 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Germanwings GmbH;

g) smlouva uzavřená dne 22. října 2003 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Volare Airlines S.p.A.;

h) smlouva uzavřená dne 3. listopadu 2003 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a V-Bird Airlines B.V.;

i) smlouva uzavřená dne 6. června 2004 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Icelandair Reykjavik Airport;

j) smlouva uzavřená dne 17. května 2004 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Norwegian Air Shuttle AS;

k) smlouva uzavřená dne 13. května 2004 mezi společnostmi Berlin-Schönefeld GmbH a Aer Lingus Limited;

l) nájemní smlouva uzavřená v březnu 2004 mezi společnostmi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a easyJet Airline Company Ltd. k užívání určitých ploch a zařízení v terminálu B letiště Schönefeld.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 20. února 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda