II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/506,

20. veebruar 2014,

mis käsitleb meetmeid, mida Saksamaa on võtnud seoses ettevõtjaga Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja mitme teise lennuettevõtjaga – SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 868 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ([1]),

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([2]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Komisjon sai aastatel 2003–2006 eri isikutelt kaebusi, mille kohaselt võisid teatavad lennuettevõtjad ja Berliini Schönefeldi lennujaama (edaspidi „Schönefeld") käitaja saada oma tegevuse jaoks kõnealuses lennujaamas ebaseaduslikku riigiabi.

(2) Komisjon palus oma 17. augusti 2006. aasta kirjaga Saksamaalt selles küsimuses teavet. Saksamaa vastas sellele palvele 20. detsembri 2006. aasta kirjaga.

(3) 10. juuli 2007. aasta kirjaga teatas komisjon Saksamaale oma otsusest algatada eespool nimetatud meetmete suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus"). Samal ajal andis komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ([3]) artikli 10 lõike 3 alusel välja teabe esitamise korralduse kõikide dokumentide ja andmete ning kogu teabe suhtes, mida komisjon vajas, et hinnata, kas kõnealune meede kujutab endast riigiabi.

(4) Saksamaa saatis oma tähelepanekud komisjonile 4. oktoobril 2007 ja täiendas neid lisadokumentidega 3. märtsil 2008.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklitest 87 ja 88 saanud vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 107 ja 108. Mõlemal juhul on artiklid sisuliselt identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti teatavaid muudatusi ka terminites, näiteks „ühendus" asendati terminiga „liit" ja „ühisturg" terminiga „siseturg". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

([2]) ELT C 257, 30.10.2007, lk 16.

([3]) Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1).

(5) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 30. oktoobril 2007 ([4]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

(6) Komisjon sai märkusi mitmelt huvitatud isikult. 16. jaanuaril ja 20. veebruaril 2008 edastas komisjon need märkused Saksamaale. Saksamaa saatis 15. mai 2008. aasta kirjaga oma tähelepanekud huvitatud isikute esitatud märkuste kohta. 31. augustil 2009 palus komisjon lisateavet. Saksamaa vastas sellele palvele kolmes etapis: 28. septembril, 12. oktoobril ja 28. oktoobril 2009. 4. aprillil 2011 palus komisjon taas Saksamaalt teavet. Selle palve peale saatis Saksamaa 19. mail 2011 uued tähelepanekud ja lisadokumendid. 10. oktoobril 2011 edastas komisjon Saksamaale huvitatud isikutelt saadud lisateabe. Saksamaa kommenteeris seda teavet 7. novembril 2011. 17. jaanuaril 2012 esitatud komisjoni järjekordsele teabenõudele vastas Saksamaa 14. veebruaril 2012.

2. ÜLDINE TAUST

(7) Pärast Saksamaa taasühinemist 1990. aastal sattus Berliin lennuliikluse vallas väga erilisse olukorda, mille põhjuseks oli linna aastakümnete pikkune jagunemine ida- ja lääneosaks. Berliini Tegeli lennujaam (edaspidi „Tegel") ja Berliini Tempelhofi lennujaam (edaspidi „Tempelhof"), mis jäävad linna territooriumile, asuvad endises Lääne-Berliinis. Schönefeldi lennujaam paikneb kunagises Ida-Berliinis Berliini liidumaa ja Brandenburgi liidumaa piiril.

(8) Tempelhof avati 1923. aastal ja lennujaama lühikese lennuraja tõttu said seda kasutada vaid väikelennukid. Seda lennujaama ei olnud võimalik hõlpsasti ajakohastada, sest see asub ajaloolises piirkonnas ja seda ümbritsevad elamurajoonid muutsid selle laiendamise võimatuks. Tempelhofi lennujaam lõpetas tegutsemise 30. oktoobril 2008.

(9) Tegel avati 1948. aastal, et varustada Berliini Nõukogude Liidu korraldatud blokaadi ajal õhuteid pidi. Alates 1968. aastast viisid paljud lennuettevõtjad oma tegevuse üle Tempelhofist Tegelisse, sest reaktiivlennukitele Tempelhof ei sobinud. 1975. aastast on Tegel Berliini peamine reisijaid teenindav lennujaam. 1990. aastate alguses jõudis Tegel kõrghooaegadel oma läbilaskevõime maksimumini. Ainus viis, kuidas vältida pika aja jooksul märkimisväärseid läbilaskevõimest tulenevaid piiranguid, oli laiendada lennurada ja ehitada suurem terminal. See aga ei olnud võimalik, sest Tegel asub sarnaselt Tempelhofiga linna sees ning on ümbritsetud elamurajoonidest ja juurdepääsuteedest. Pealegi oleks lennuliikluse igasugune suurendamine Tegelis toonud kohalike elanike jaoks kaasa suurema müra reostuse.

(10) Schönefeld avati Saksamaal tegutsenud Nõukogude sõjalise juhtorgani korraldusel 1946. aastal. Alguses oli see peamiselt sõjaväelennuväli, mida kasutasid ka ärilistel eesmärkidel tegutsevad lennuettevõtjad nagu Aeroflot ja hiljem Ida-Saksa lennuettevõtja Interflug. Schönefeldi laiendati enne Saksamaa poliitilise olukorra muutumist 1990. aastal mitu korda. Sõjaväelennuväljaks projekteerituna ei olnud Schönefeld sobilik tänapäevase ärilise lennuliikluse jaoks. Peale selle ei olnud lennuväli pärast poliitilise olukorra muutumist enam heas seisukorras. Seepärast oli 1990. aastatel vaja mahukaid investeeringuid, et viia lennujaam vastavusse Lääne-Euroopa ohutusstandarditega. Lisaks asub Schönefeld kesklinnast kaugemal kui Tempelhof ja Tegel, mistõttu pidasid vähemalt teatud liiki reisijad ja lennuettevõtjad Schönefeldi neist kahest lennujaamast vähem atraktiivseks.

(11) Ajaloolistel põhjustel käitasid kolme Berliini lennujaama algul eri ettevõtjad. Saksamaa taasühinemisel liideti nad üheks valdusettevõtjaks Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (edaspidi „BBF"), mille omanikud olid Berliini ja Brandenburgi liidumaa (kumbki 37 %) ning Saksamaa föderaalvalitsus (26 %). Sellel valdusettevõtjal oli kuni 2003. aastani kaks tütarettevõtjat: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (edaspidi „BFG"), kes käitas Tegelit ja Tempelhofi, ning Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (edaspidi „FBS"), kes käitas Schönefeldi. 2003. aasta oktoobris ühines BBF FBSiga, millega viimati nimetatust sai BFG omanik. 1. jaanuaril 2012 sai FBS uue nime – Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (edaspidi „FBB").

(12) 1990. aastatel sai kiiresti selgeks, et lennujaamade olemasolevat läbilaskevõimet, mis oli tollal hajutatud varasema poliitilise lõhe tõttu üle Berliini linnastu, tuli kasutada tõhusamalt. See oli tingitud sellest, et eeldati Berliini suunatud ja Berliinist lähtuva lennuliikluse üldist kasvu (vt tabel 1), mille põhjuseks oli osaliselt asjaolu, et Berliinist oli saanud taas Saksamaa pealinn.

([4]) Vt joonealune märkus 2.

Tabel 1

Liiklus Berliini lennujaamades (reisijate arv miljonites)

Aasta	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	andmed puuduvad
1992	1,4	6,6	andmed puuduvad
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	andmed puuduvad
1995	1,9	8,2	andmed puuduvad
1996	1,8	8,3	andmed puuduvad
1997	1,9	8,6	andmed puuduvad
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	andmed puuduvad
2000	2,1	10,3	andmed puuduvad
2001	1,9	9,9	andmed puuduvad
2002	1,6	9,1	andmed puuduvad
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	suletud
2010	7,3	15,0	suletud
2011	7,1	16,9	suletud
2012	7,1	18,2	suletud

Allikas: andmed on pärit komisjoni otsusest seoses riigiabi juhtumiga NN 25/09 (ex N 167/09) – Saksamaa – Berliini Brandenburgi rahvusvahelise lennujaama rahastamine (ELT C 179, 1.8.2009, lk 5), ja neid on ajakohastatud FBB aastaaruannete andmetega.

(13) Selle taustal arutati kohe pärast Saksamaa taasühinemist Berliini-Brandenburgi piirkonna ühise lennujaama ideed. Berliini lennujaamu läbivate reisijate arvu prognooside alusel eeldati, et lennuliikluse kasvule saab tõhusalt reageerida vaid sobiva suurusega ja uusima tehnoloogiaga varustatud ühise lennujaama rajamisega.

(14) Berliini ühise lennujaama rajamist hakati kavandama 1992. aasta jaanuaris. Sellega seoses teatati 20. juunil 1993, et uue lennujaama võimalikeks asukohtadeks on määratud Schönefeldist lõunasse jääv piirkond ja veel kaks ala (Sperenbergi lennuväli ja Jüterborgi lennuväli). Tegelit ja Tempelhofi ei peetud potentsiaalselt sobivaks kahel põhjusel: esiteks, nende linnasiseste lennujaamade kahjulik mõju kohalikele elanikele (eriti müra näol), ja teiseks asjaolu, et neid ei oleks saanud mingil juhul uue ühise Berliini lennujaama rajamiseks piisavalt laiendada. Lõppkokkuvõttes langes valik Schönefeldile, sest see on kesklinnale võrdlemisi lähedal, ehkki asub sellest väljaspool,

ning sellele pääseb maanteed ja raudteed pidi hästi ligi. Seega otsustati laiendada ja ajakohastada olemasolevat Schönefeldi lennujaama, teha sellest Berliini peamine lennujaam nimega Berlin-Brandenburg Willy Brandt (edaspidi „BER") ning samal ajal sulgeda Tegeli ja Tempelhofi lennujaamad. See otsus muudeti ametlikuks lepinguga, millele Saksamaa föderaalvalitsus ning Berliini ja Brandenburgi liidumaad kirjutasid alla 28. mail 1996.

(15) BBFi aktsionäridel oli kavas viia BERi projekt ellu erasektorist pärit lennujaamaomaniku ja -käitaja kaudu. 1997. aastal otsustati alustada erastamisprotsessi, mille raames oli kavas müüa kõik BBFi aktsiad erainvestorile ja anda tulevasele ostjale lennujaama kohta kontsessioonileping.

(16) BBFi olemasolevad aktsionärid ei saavutanud aga kokkulepet ühegi pakkujaga. Selle tulemusel teatasid avalik-õiguslikud omanikud 2003. aastal, et erastamisprotsess ebaõnnestus ja BERi lennujaam tuleb rajada koos avalik-õiguslike aktsionäridega ([5]).

3. MEETMETE KIRJELDUS JA KONTEKST

3.1. Kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping

(17) BBF ja BFG allkirjastasid 6. augustil 1992 kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*). Leping oli kavandatud algul viieks aastaks ja selle kestus pidi vaikimisi pikenema veel kahe aasta võrra, välja arvatud juhul, kui üks lepingupool otsustab lepingu aastase etteteatamisega lõpetada. Samalaadne leping sõlmiti BBFi ja FBSi vahel. Saksa õiguse kohaselt kontrollib ettevõtja ja tema tütarettevõtja vahel sõlmitud kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu puhul emaettevõtja tütarettevõtja juhtimist ning tütarettevõtjal on kohustus kanda oma kasum ja kahjum üle emaettevõtjale. Praktikas liidetakse sellise lepingu tulemusel emaettevõtja ja tütarettevõtja kasum ja kahjum ning see maksustatakse asjakohasel viisil. BBFi ja tema tütarettevõtjate vahel sõlmitud kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingute tõttu käsitati neid ettevõtjaid äriühingu tulumaksu arvutamisel ühe maksustatava üksusena.

(18) 2003. aastal läksid BBFi õigused ja kohustused, mis tulenesid 6. augustil 1992 BFGga sõlmitud kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingust, BBFi ja FBSi ühinemise tulemusel üle FBSile. Lisaks kaotas BBFi ja FBSi vaheline kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping ühinemisega oma tähtsuse. Seepärast seda lepingut käesolevas otsuses rohkem ei käsitleta.

(19) Praktikas hüvitati Schönefeldi käitamisel tekkinud kahjum BBFi ja BFG vahel 6. augustil 1992 sõlmitud kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu (edaspidi „kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping") tulemusel vähemalt teatud aastatel Tegeli käitamisel teenitud kasumiga.

(20) Schönefeldi lennujaama tegevus oli kahjumlik vähemalt 2006. aastani, nagu on näha järgmisest tabelist, kus on esitatud lennujaama intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum ([6]) ning intressi- ja maksueelne kasum ([7]) aastatel 2003–2006, võttes aluseks kulud ja tulud, mis on seotud otseselt selle lennujaama käitamisega.

Tabel 2

Schönefeldi lennujaama intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum ning intressi- ja maksueelne kasum aastatel 2003–2006

EBITDA/EBIT (miljonites eurodes)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Komisjoni 1. detsembri 2003. aasta teatises C(2003) 4582 (ametisaladuste kohta riigiabi otsustes, ELT C 297, 9.12.2003, lk 6) määratletud ärisaladuste tähistamine.
Allikas: ametliku uurimismenetluse algatamise järel Saksamaa esitatud 4. oktoobri 2007. aasta märkuste 19. lisa.

([5]) Vt *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 23.5.2003, nr 119, lk 16: http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.
([6]) EBITDA.
([7]) EBIT.

(21) Schönefeldi lennujaama viletsatest tulemustest hoolimata ei sattunud FBSi, BFGd ja kuni 2003. aastani nende valdusettevõtjat BFFi hõlmanud kontserni (edaspidi „FBSi kontsern") elujõulisus kahtluse alla. FBSi kontsern on pidevalt suutnud luua piisavalt oma rahalisi vahendeid või leida vajalikud rahastajad turult. Komisjoni teada anti FBSi kontsernile välistest allikatest avaliku sektori rahalisi vahendeid vaid seoses BERi projekti rahastamisega ja komisjon oli andnud selleks loa ([8]).

(22) See olukord oli tingitud eeskätt Tegeli võrdlemisi headest majandustulemustest, millega leevendati Schönefeldi toodetud tegevuskahjumi ebasoodsat mõju FBSi kontsernile. Tegel oli aastatel 1990–2005 erinevalt Schönefeldist ja Tempelhofist tänapäevane lennujaam, kus tegutsesid peamised Berliini teenindavad ja täisteenuseid pakkuvad rahvusvahelised lennuettevõtjad ning mida vähemalt teatud liiki reisijad ja lennuettevõtjad pidasid Berliini linnastu kõige atraktiivsemaks lennujaamaks. Peale selle suurenes aastatel 1990–2005 Berliinis üldiselt lennureisijate liiklus, mis tõi kasu tervele FBSi kontsernile.

(23) Nagu on näha tabelist 1, kasvas 1990. aastatel ja alates 2004. aastast Tegeli kaudu reisijate arv aastas pidevalt. Schönefeldis suurenes reisijate arv aastas märkimisväärselt 1990. aastate esimesel poolel (1991.–1995. aastal 1,1 miljonilt reisijalt 1,9 miljonile reisijale), kuid 1990. aastate teisel poolel kasv seiskus ning hakkas aastatel 2000–2003 kahanema (2,1 miljonilt reisijalt 1,7 miljonile reisijale aastas). Aastatel 1991–2003 kattis suurema osa Berliini lennuliikluse kasvust absoluutarvudes Tegel, mitte Schönefeld. Kui Schönefeldis suurenes reisijate arv sel ajavahemikul 600 000 reisija võrra, siis Tegelis lisandus 4,4 miljonit reisijat. Aastatel 2003–2012 jätkus lennuliikluse pidev kasv mõlemas lennujaamas. Nagu on näidatud tabelis 1, suurenes liiklus Schönefeldis 417 % (1,7 miljonilt reisijalt 7,1 miljonile reisijale aastas) ja Tegelis 63 % (11,1 miljonilt reisijalt 18,2 miljonile reisijale aastas). Erinevalt ajavahemikust 1991–2003 jagunes liikluse kasv absoluutarvudes kahe lennujaama vahel peaaegu võrdselt, mis tähendab, et suhtarvudes oli kasv Schönefeldis märksa suurem kui Tegelis.

3.2. **Schönefeldi lennujaamatasud**

(24) 1990. aastatel püüdis FBSi kontsern ärgitada lennuettevõtjaid viima oma tegevus peaaegu läbilaskevõime piiril tegutsevast Tegelist üle Schönefeldi, mis oli alakasutatud ([9]). Eesmärk oli kaotada Tegelis ummikud, optimeerides samal ajal Schönefeldi läbilaskevõime rakendamist. Seepärast võeti ühendust lennuettevõtjatega, kes tegid juba lende Tegelist ja Tempelhofist, samuti nendega, kes Berliini lennujaamadest veel ei lennanud. Huvi näitas üles mitu lennuettevõtjat, kuid turundusega seotud põhjustel nad oma tegevust Schönefeldis siiski ei alustanud, eelkõige seetõttu, et Schönefeldis ei olnud põhirentnikku ([10]). Pealegi ei olnud Schönefeldi taristu nii tänapäevane kui Tegeli oma ning atraktiivsed lennutasud ega muud rahalised stiimulid seda puudust ei korvanud. Kokkuvõttes läks katse

([8]) Komisjon kiitis selle avaliku sektori vahendite eraldamise heaks kui siseturuga kokkusobiva abi. Vt komisjoni otsus seoses riigiabi juhtumitega NN 25/09 (ex N 167/09) ja SA.35378 (12/N) (ELT C 36, 8.2.2013, lk 10) – Saksamaa – Berliini Brandenburgi rahvusvahelise lennujaama arendustöö rahastamine.

([9]) Saksamaa esitas järgmise teabe: i) Schönefeldi läbilaskevõime oli 2003.–2004. aastal 4,5 miljoni reisijat aastas ja see jõudis 2005. aastal 7 miljoni reisijani aastas (võrreldes 1,7 miljoni, 3,3 miljoni ja 5 miljoni reisijaga vastavalt 2003., 2004. ja 2005. aastal); ii) Tegeli läbilaskevõime oli 2003.–2004. aastal 9,5 miljonit reisijat aastas ja see jõudis 2005. aastal 11,5 miljoni reisijani aastas (võrreldes 11,1 miljoni, 11 miljoni ja 11,5 miljoni reisijaga vastavalt 2003., 2004. ja 2005. aastal). Lennujaama läbilaskevõimet on keeruline mõõta, sest see sõltub taristu eri elementide maksimaalsest suutlikkusest, mille mõõtmisel ei võeta alati asjakohaselt aluseks maksimaalset reisijate arvu, vaid tuginetakse teinekord näiteks maksimaalsele lendude arvule. Kui lähtutakse reisijate arvust, siis tähendab maksimaalne läbilaskevõime pigem maksimaalset reisijate hulka tunnis, mitte maksimaalset reisijate arvu aastas. See on tingitud sellest, et reisijate hulk tipptundidel ja -päevadel ning nende välisel ajal on sageli väga erinev, samuti võib esineda hooajalisi kõikumisi. Seepärast ei kajasta eespool esitatud teave Schönefeldi ja Tegeli läbilaskevõime kasutamist täielikult. Lisaks võib lennujaam tegutseda teatud juhtudel oma teoreetilist läbilaskevõimet ületades (nt teenindades rohkem reisijaid kui ette nähtud maksimaalne reisijate hulk tunnis), kuid see võib põhjustada ebamugavusi (pikad ooteajad, viivitused jne). Siiski ei seata kahtluse alla seda, et hinnataval perioodil tegutses Tegel peaaegu oma läbilaskevõime piiril ja Schönefeld oli alakasutatud.

([10]) Põhirentnik on lennujaamas (lennuliikluse valdkonnas) tegutsev juhtiv lennuettevõtja, kelle maine ja nime tuntus meelitavad lennujaama teisi lennuettevõtjaid, suurendades sellega liiklust veelgi.

viia osa liiklusest Tegelist üle Schönefeldi ja meelitada Schönefeldi lennuettevõtjaid, kes varem Berliinist lende ei teinud, tollal suuresti luhta. Seda näitab asjaolu, et kui liiklus Tegelis suurenes 1991.–2003. aastal 4,4 miljoni reisija võrra, nagu juba märgitud, siis Schönefeldis kasvas see samal ajavahemikul vaid 600 000 reisija võrra.

(25) Seetõttu tuli välja mõelda strateegia, kuidas parandada kuni BERi lennujaama avamiseni kõige tõhusamalt Schönefeldi majanduslikku olukorda. Lennujaama ajutist sulgemist ei peetud lahenduseks. Strateegia kujundamisel keskenduti muu hulgas lennujaamatasude suurusele ja sellele, kuidas määrata need tasud kindlaks nii, et nad meelitaksid ligi lisaliiklust.

(26) Saksamaal võetakse lennuettevõtjatele lennujaamades pakutavate taristuteenuste hinna kindlaksmääramisel aluseks iga lennujaama tasumäärad. Need avaldatakse Saksa ametlikus lennutranspordiväljaandes *Nachrichten für Luf*. Iga lennujaam määrab oma tasumäärad ja peab neist teatama piirkonna (liidumaa) pädevale tsiviillennundusasutusele.

(27) Schönefeldis on alates 2003. aastast kohaldatud erinevaid tasumäärasid. 1. augustist 2003 kuni 30. aprillini 2004 olid Tegelil, Tempelhofil ja Schönefeldil ühised tasumäärad (edaspidi „2003. aasta tasumäärad"). Need ei leitud olevat piisavalt atraktiivsed, et innustada lennuettevõtjaid avama uusi liine või suurendama Schönefeldist väljuvate ja sinna saabuvate lendude sagedust.

(28) Selle taustal andsid FBSi aktsionärid 2003. aastal konsultatsioonifirmale ([…], edaspidi „konsultant") ülesande töötada välja strateegia, mis võiks parandada Schönefeldi majanduslikku olukorda kuni BERi avamiseni ja mida oleks võimalik kiiresti ellu viia.

(29) Konsultandi analüüsi põhjal selgus, et Berliini lennuliiklusel olid mitmel põhjusel väljavaated märkimisväärselt laieneda. Konsultandi hinnangul oli Berliini piirkonnas aastas kuni 10 miljonit võimalikku reisijat. Konsultant tegi kindlaks hulga lennuliiklust suurendavaid struktuurilisi tegureid. Peamised neist olid paljude rahvusvaheliste suurettevõtete peakorteri asumine Berliinis, asjaolu, et Berliin on Saksamaa suurim ülikoolilinn ja nn etnilise liikluse ([11]) keskus, ning tõik, et 2000. aastate alguses nähti Berliinis arenevat pealinna ja turismimagnetit ([12]). Konsultant osutas ka sellele, et võrreldes teiste pealinnadega oli Berliinil 2003. aastal arvestatav potentsiaal seada sisse odavlennuliiklus ja seda suurendada.

(30) Odavlennuliiklus kasvas tollal märkimisväärselt kogu Euroopas ([13]). Eri analüüside põhjal oli näha, et odavlende kasutasid peamiselt uued reisijad, ja seetõttu võis see liiklus lisanduda tavapärasele liiklusele. Konsultandi prognoosi kohaselt võis lisanduv odavlennuliiklus tuua Schönefeldi lühikese aja jooksul – st 2003.–2005. aastal – juurde 600 000 – 900 000 reisijat aastas, ja keskmises ajaplaanis – st 2005.–2010. aastal – 300 000 reisijat aastas.

(31) Veel leidis konsultant, et sellise strateegia elluviimine, mis meelitab Schönefeldi odavlennuettevõtjaid, nõuaks vaid piiratud kohandusi ning selleks ei ole vaja teha suuri taristuinvesteeringuid või olemasolevat taristut märkimisväärselt muuta.

(32) Seepärast pakkus konsultant välja eelnimetatud strateegia (edaspidi „odavlendude strateegia") ning soovitas teha selle elluviimiseks lennujaamatasude puhul reisijate hulga põhiseid allahindlusi ja pakkuda ühtaegu rahalisi stiimuleid ([14]).

(33) FBS otsustas odavlendude strateegia kehtestada ja ellu viia ning võttis selleks vastu uued tasumäärad (edaspidi „2004. aasta tasumäärad"). Erinevalt 2003. aasta tasumääradest olid 2004. aasta omad kavandatud spetsiaalselt Schönefeldi jaoks. Uued tasumäärad, mis võeti vastu 30. aprillil 2004 ja mida kohaldati alates 1. maist 2004, hõlmasid järgmist liiki tasusid:

a) stardi- ja maandumistasud, mis põhinesid eeskätt lennuki suurimal stardikaalul;

([11]) Etnilise liikluse tekitavad kaugetest välisriikidest pärit elanikud, kes kasutavad oma kodumaa külastamiseks korrapäraselt lennutransporti, või neid elanikke kõnealustest kaugetest maadest külastavad sõbrad või sugulased. Berliin on koduks suurtele esimese ja teise põlvkonna sisserändajate rühmadele.

([12]) Berliin oli tollal Euroopa suuruselt kolmas turismisihtkoht, kus külastajate ööbimiskordade arv oli Saksamaa suurim ja mis meelitas ligi palju ühepäevaküastajaid.

([13]) Euroopa odavlennuliiklus suurenes 2000. aastate alguses asjaomase sektori juhtivate ettevõtjate Ryanairi ja easyJeti kasumliku laienemise ning mitme uue lennuettevõtja turuletuleku järel märkimisväärselt.

([14]) Konsultandi hinnangu üksikasjalikuma kirjelduse leiab punktist 7.2.1.

b) reisijatasud, mis põhinesid lahkuvate reisijate arvul ja reisi sihtkohal;

c) lennuki parkimise tasud, mis põhinesid lennuki suurimal stardikaalul ja parkimisala kasutamise kestusel.

(34) Nende tasumääradega kaasnesid erinevad rahaliste stiimulite mehhanismid:

a) *reisijate hulga põhine allahindlus*, mille tegemisel hüvitati osa reisijatasudest transporditud reisijate arvu põhjal järgmiselt.

Tabel 3

Reisijate hulga põhised allahindlused 2004. aasta tasumäärade puhul

Reisijate arv aastas	Hüvitise määr (%)
Üle 50 000	5
Üle 100 000	10
Üle 150 000	15
Üle 250 000	20

b) *kasvupõhine stiimul*, mis koosneb *sihtkohapõhisest stiimulist* ja *sageduspõhisest stiimulist*, mida pakuti vastavalt Schönefeldist lähtuvate uute liinide avamiseks ja olemasolevatel Schönefeldist lähtuvatel liinidel lisalendude sisseseadmiseks. Sihtkohapõhine stiimul moodustas asjaomase lennu puhul kohaldatavate stardi-, maandumis- ja reisijatasude summast (*Landegrundtarif*) esimesel aastal 80 %, teisel aastal 60 %, kolmandal aastal 40 % ja neljandal aastal 20 %. Sageduspõhine stiimul moodustas kõnealusest summast esimesel aastal 60 % ja teisel aastal 40 %. Täpsete tingimuste kindlaksmääramiseks tuli sõlmida FBSi ja lennuettevõtja vahel kahepoolne leping.

(35) 2004. aasta tasumäärasid muudeti 2005. aasta juulis. Muudatusega nähti ette, et lennuettevõtjal on õigus sihtkohapõhisele stiimulile, kui ta avab uued Berliini lennujaamade süsteemist lähtuvad liinid, st liinid sihtkohtadesse, mis ei olnud varem otselendude kaudu Berliiniga seotud. Varem oli pakutud Schönefeldist lähtuvate uute liinide jaoks sihtkohapõhist stiimulit isegi siis, kui sama sihtkohta teistest Berliini lennujaamadest lähtuvate otselendudega juba teenindati.

(36) 19. jaanuaril 2006 võeti vastu uued tasumäärad (edaspidi „2006. aasta tasumäärad"), mis jõustusid tagasiulatuvalt 1. jaanuaril 2006. 2004. aasta tasumääradega võrreldes oli sageduspõhine stiimul välja jäetud. 2006. aasta tasumäärade raames nähti ette kolm peamist rahalist stiimulit: *kasvupõhine rahastamine* ([15]) ehk stiimul, mis on seotud reisijate või veotonnide arvu suurenemisega lennu kohta, *sihtkohapõhine rahastamine*, mida pakutakse Berliini ja mõne muu sihtkoha vahel uue otseliini avamise jaoks, ning *reisijate hulga põhine allahindlus*.

(37) 2006. aasta tasumäärade kohaselt pidi lennuettevõtja valima Berliinist lähtuva uue liini avamisel sihtkohapõhise rahastamise ja kasvupõhise rahastamise vahel. Valik tuli teha enne uue liini avamist ja lennuettevõtja pidi jääma sellele ühekordsele otsusele kindlaks.

(38) Sihtkohapõhine rahastamine oli stiimul, mis moodustas esimesel uue liini avamisele järgneval lennuhooajal *Landegrundtarif*'ist 80 %, teisel hooajal 60 %, kolmandal hooajal 40 %, neljandal hooajal 20 % ja viiendal hooajal 10 %. Peale selle oli lennuettevõtja kohustatud juhul, kui ta lahkus uuelt liinilt enne viienda lennuhooaja lõppu, maksma sihtkohapõhise rahastamise käigus saadud vahendid tagasi, tasudes 60 % esimese lennuhooaja, 40 % teise lennuhooaja, 20 % kolmanda lennuhooaja, 10 % neljanda lennuhooaja ja 0 % viienda lennuhooaja puhul kohaldatud *Landegrundtarif*'ist.

([15]) Kasvupõhine rahastamine erineb 2004. aasta tasumäärade raames kohaldatud kasvupõhisest stiimulist.

(39) Lennuettevõtjatel oli õigus kasvupõhisele rahastamisele, kui nende reisijate või veotonnide arv lennu kohta võrreldes eelmise aastaga kasvas. Kasvupõhise rahastamise maht arvutati välja saavutatud kasvu taseme põhjal vastavalt tasumäärade jaoks kindlaks määratud valemile ja see väljendus lennujaamatasude puhul tehtud allahindlustes, mis aja jooksul vähenesid. Kasvupõhine rahastamine piirdus viie aastaga.

(40) Reisijate hulga põhist allahindlust kohandati ja laiendati võrreldes 2004. aasta tasumääradega vaid pisut. 2006. aasta tasumäärade alusel seisnes reisijate hulga põhise allahindluse tegemine, mida nimetati edaspidi reisijate hulga põhiseks rahastamiseks, stardi- ja maandumistasude ning reisijatasude proportsionaalses hüvitamises sõltuvalt transporditud reisijate arvust. Hüvitise määrad olid järgmised.

Tabel 4

Reisijate hulga põhine rahastamine: allahindlused 2006. aasta tasumäärade raames

Reisijate arv aastas	Hüvitise määr (%)
Üle 50 000	5
Üle 100 000	10
Üle 250 000	15
Üle 500 000	20
Üle 1 miljoni	30
Üle 2 miljoni	40

3.3. **Eraldi lepingud FBSi ja teatavate lennuettevõtjate vahel**

3.3.1. *EasyJeti kinnitamine Schönefeldi põhirentnikuks*

(41) 2003. aastal alustas FBS odavlendude strateegia elluviimise käigus Schönefeldis läbirääkimisi ettevõtjaga easyJet Airline Company Ltd. (edaspidi „easyJet"), kes otsis parajasti kohta uue baasi rajamiseks Mandri-Euroopas. EasyJet pakkus vastutasuks atraktiivsete lennujaamatasude ja muude rahaliste stiimulite eest, et ta teeb Schönefeldist oma esimesel selles lennujaamas tegutsemise aastal (2004) kodulennujaama neljale lennukile, teisel aastal kuuele lennukile ja ajavahemikul 2006–2009 igal aastal veel ühele lennukile. Saksamaa väitel nägi FBS selles võimalust meelitada soliidne odavlennuettevõtja Schönefeldi põhirentnikuks.

(42) 19. detsembril 2003 sõlmisid FBS ja easyJet eespool kirjeldatud tingimusi kajastava lepingu (edaspidi „easyJeti 2003. aasta leping"). Lepingus sätestati easyJeti jaoks spetsiaalne tasusüsteem, mille määrad erinesid kohaldatavatest tasumääradest. Selles kehtestati tasud üksnes lahkuvate reisijate arvu põhjal. Lisaks nähti selles ette allahindlussüsteem, mis põhines asjaomasel aastal võrreldes eelmise aastaga lisandunud easyJeti transporditud reisijate arvul. See spetsiaalne allahindlussüsteem lisati hiljem 2006. aasta tasumääradele kui kasvupõhine rahastamine (vt põhjendused 36–39). Peale selle leppisid FBS ja easyJet kokku sihtkohapõhises rahastamises, mis väljendus iga uue igapäevase edasi-tagasilennu avamise eest easyJetile […] euro suuruse ühekordse lisatasu maksmises. Maksete tegemine selle süsteemi alusel 2004. aastal siiski lõpetati. Süsteemi alusel toetati kokku 19 uue igapäevase edasi-tagasilennu avamist easyJeti poolt.

(43) FBS ja easyJet sõlmisid oma lepingu esialgu kümneks aastaks, jättes easyJetile võimaluse pikendada lepingut veel kümneks aastaks. 11. septembril 2007 sõlmisid FBS ja easyJet aga muutmislepingu (edaspidi „easyJeti 2007. aasta muutmisleping"), millega muudeti algse lepingu tähtaega ja muid tingimusi. Muutmislepingus nähti ette, et easyJeti 2003. aasta leping selle muudetud kujul lõpeb BERi avamisel, mis oli kavandatud tollal 2011. aastasse. Mis puudutab lennujaamatasusid, siis easyJeti 2007. aasta muutmisleping sisaldas dünaamilist viidet lennujaama üldistele tasumääradele, ([16]) mille tulemusel kehtivad easyJeti jaoks alati Schönefeldi lennujaamas kohaldatavad tasumäärad, isegi kui FBS neid pärast lepingu sõlmimist muudab.

([16]) See viide hõlmab lennujaamatasude taset, samuti allahindlussüsteemi ja muid rahaliste stiimulite pakkumise mehhanisme, mis kaasnevad tasumääradega.

(44) EasyJeti liiklus tihenes Schönefeldis aastatel 2003–2006 väga kiiresti. EasyJet suutis suurendada Schönefeldis baseeruvate lennukite arvu isegi kiiremini, kui oli ette nähtud FBSiga sõlmitud lepingus. Selle tulemusel sai Schönefeldist 2006. aastal easyJeti suurim baas väljapool Ühendkuningriiki.

(45) Seda näitlikustab tabel 5, kus on esitatud easyJeti liikluse areng Schönefeldis (nii absoluutarvudes kui ka protsendina Schönefeldi reisijate koguarvust) aastatel 2004–2010.

Tabel 5

EasyJeti liikluse areng Schönefeldis aastatel 2004–2010

	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
easyJeti reisijate osatähtsus Schönefeldi reisijate koguarvus	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Teiste lennuettevõtjate tegevuse alustamine Schönefeldis*

(46) Lisaks easyJeti kinnitamisele põhirentnikuks astus FBS samme ka teiste odavlennuettevõtjate ligimeelitamiseks. FBSil õnnestus sõlmida eraldi lepingud järgmiste odavlennuettevõtjatega: Germanwings GmbH (edaspidi „Germanwings"), Ryanair Limited (edaspidi „Ryanair"), Volare Airlines S.p.A. (edaspidi „Volare"), V-Bird Airlines B.V. (edaspidi „V-Bird"), Norwegian Air Shuttle AS (edaspidi „Norwegian Air Shuttle"), Icelandair Reykjavik Airport (edaspidi „Icelandair") ja Aer Lingus Limited (edaspidi „Aer Lingus"), keda käsitatakse käesolevas otsuses odavlennuettevõtjatena ([17]).

(47) Ryanairi ja Germanwingsi puhul sõlmiti kaks järjestikust lepingut, üks 2003. aastal ja teine 2004. aastal.

(48) Lepingud Ryanairi, Volare ja V-Birdiga ning esimene leping Germanwingsiga sõlmiti enne 2004. aasta tasumäärade vastuvõtmist ja jõustumist (vt põhjendus 33). Nendes lepingutes kirjeldati liine, mida oli kavas hakata käitama Schönefeldist, ja sellekohast lendude sagedust. Neis nähti ette rahaliste stiimulite pakkumine iga lennuettevõtja puhul eraldi kindlaks määratavate maksete vormis, mille üle peeti läbirääkimisi eesmärgiga veenda kõnealuseid lennuettevõtjaid alustama või laiendama oma tegevust Schönefeldis, ootamata uute tasumäärade ja nendega kaasnevate rahaliste stiimulite vastuvõtmist. Nende maksete tegemise tingimuseks seati see, et lennuettevõtja teeb vähemalt teatud protsendi lepingus sätestatud tegevusega kooskõlas olevatest regulaarlendudest ([18]). Esimeses Ryanairiga sõlmitud lepingus nähti ette […] miljoni euro maksmine ühe aasta jooksul (lepingu kestus). Nii V-Birdi kui ka Volarega sõlmitud lepingus sätestati […] miljoni euro maksmine kahanevate aastaste osamaksetena kolme aasta vältel. Esimeses lepingus Germanwingsiga nähti ette maksmine lennujaamatasude suhtes kohaldatava kahaneva allahindluse kujul kolme aasta jooksul ning turustustegevuse rahastamine FBSi poolt […] euro ulatuses aastas.

(49) Teised lepingud, mis sõlmiti 2004. aasta tasumäärade jõustumisel või pärast seda, tuginesid sisuliselt samadele põhimõtetele. Ka neis kirjeldati liine, mida oli kavas hakata käitama Schönefeldist, ja sellekohast lendude sagedust. Samuti võimaldasid need lepingud asjaomastel lennuettevõtjatel saada kasu mitmesugustest rahalistest stiimulitest. Ent neis oli ka dünaamiline viide lennujaama üldistele tasumääradele, mille tulemusel kehtivad asjaomase lennuettevõtja jaoks alati Schönefeldi lennujaamas kohaldatavad tasumäärad, isegi kui FBS neid pärast lepingu sõlmimist muudab ([19]). Lepingud sisaldasid sätteid, millega seati kohaldatavate tasumäärade raames kehtestatud teatavate stiimulite pakkumise tingimuseks see, et lennuettevõtja teeb vähemalt teatud protsendi lepingus sätestatud tegevusega kooskõlas olevatest regulaarlendudest. Peale selle oli mõnes neist lepingutest sätestatud, et FBS annab

([17]) Lepingute ülevaate leiab tabelist 6.
([18]) Germanwingsile lepingus kokku lepitud toetuse andmise tingimuseks oli näiteks see, et Germanwings teeb vähemalt […] % oma kavandatud tegevusega kooskõlas olevatest regulaarlendudest.
([19]) Sama põhimõtet järgiti easyJeti 2007. aasta muutmislepingus (vt põhjendus 43).

toetust, rahastamaks osa asjaomaste lennuettevõtjate turustuskuludest. Näiteks oli Norwegian Air Shuttle'iga sõlmitud lepingus ette nähtud, et FBS teeb lennuettevõtja põhjendatud turustuskulude rahastamiseks […] euro suuruse ühekordse makse. Ühekordset toetust – vastavalt […] eurot ja […] eurot – pakuti ka Aer Lingusele ja Icelandairile, et rahastada osa nende turustuskuludest.

(50) Järgmises tabelis on esitatud ülevaade kõnealuste lepingute kestusest.

Tabel 6

FBSi ja eri odavlennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute kestus

Lennuettevõtja/leping	Lepingu sõlmimise kuupäev	Lepingu kohaldamise aeg [1]
Ryanair *(esimene leping)*	31. märts 2003	1. mai 2003 – 30. aprill 2004
Ryanair *(teine leping)*	28. aprill 2004	1. mai 2003 – 30. aprill 2008
Germanwings *(esimene leping)*	14. oktoober 2003 [2]	26. oktoober 2003 – 31. oktoober 2006
Germanwings *(teine leping)*	23. detsember 2004	1. mai 2004 – 30. aprill 2008
Volare	22. oktoober 2003 [3]	26. oktoober 2003 – 31. märts 2007 [4]
V-Bird	3. november 2003 [5]	3. november 2003 – 3. november 2007 [6]
Icelandair	6. juuni 2004	6. juuni 2004 – 31. märts 2009
Norwegian Air Shuttle	17. mai 2004	29. märts 2004 – 31. märts 2009
Aer Lingus	13. mai 2004	30. märts 2004 – 31. märts 2009

[1] Mõnda neist lepingutest kohaldati tagasiulatuvalt alates kuupäevast, mis oli lepingu sõlmimise kuupäevast varasem. Seda tehti näiteks Germanwingsiga sõlmitud teise lepingu puhul, mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 2004. aasta tasumäärade kohaldamise kuupäevast. Sama toimus ka Ryanairi teise lepinguga, millega asendati Ryanairi esimene leping ja mida kohaldati tagasiulatuvalt alates 1. maist 2003 ehk päevast, mil jõustus Ryanairi esimene leping.

[2] FBS ja Germanwings olid juba sõlminud vahetult enne seda (29. septembril 2003) lepingu, mille kohaldamine pidi algama alates 26. oktoobrist 2003. See leping asendati enne selle kohaldamisaja algust 14. oktoobri 2003. aasta lepinguga. Seepärast ei ole 29. septembri 2003. aasta lepingut kunagi kohaldatud.

[3] FBS ja Volare allkirjastasid 22. oktoobril 2003 kaks lepingut: põhilepingu ja kõrvallepingu. Käesolevas otsuses käsitatakse neid ühe lepinguna.

[4] Volare lõpetas oma tegevuse Schönefeldis siiski 2004. aastal.

[5] FBS ja V-Bird allkirjastasid 3. novembril 2003 kaks lepingut: põhilepingu ja kõrvallepingu. Käesolevas otsuses käsitatakse neid ühe lepinguna.

[6] V-Bird lõpetas oma tegevuse Schönefeldis siiski 2004. aastal.

Allikas: ametliku uurimismenetluse algatamise järel Saksamaa esitatud 4. oktoobri 2007. aasta märkuste 16. ja 20. lisa.

(51) Allpool esitatud tabel 7 kajastab asjaomaste lennuettevõtjate liikluse arengut Schönefeldis aastatel 2003–2010.

Tabel 7

Uurimise all olevate odavlennuettevõtjate reisijate arv aastatel 2003–2010

Eraldi lepinguga lennuettevõtjate reisijate arv aastatel 2003–2010								
	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	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Eraldi lepinguga lennuettevõtjate reisijate arv aastatel 2003–2010								
	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	—	—	—	—	—	—
Kõnealuste lennuettevõtjate reisijate koguosatähtsus Schönefeldi reisijate arvust	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Kokkuvõttes suurenes odavlendude strateegia rakendamise tulemusel liiklus Schönefeldis järsult. Tabelist 1 on näha, et reisijate arv aastatel 2003–2004 peaaegu kahekordistus, kasvades 1,7 miljonilt 3,3 miljonile. Reisijate arvu hüppeline kasv jätkus ka hiljem – 2005. aastal jõudis see 5 miljonini ja 2006. aastal 6 miljonini. 2003. aastast 2009. aastani reisijate arv neljakordistus.

3.4. **B-terminal ja selle ruumide rentimine easyJetile**

(53) B-terminal ja A-terminal on Schönefeldis füüsiliselt omavahel seotud ning nad moodustavad üheskoos lennujaama põhjaterminali. Läbilaskevõime poolest on B-terminal üks Schönefeldi väiksemaid. Lõviosa reisijatest ja lennuettevõtjatest teenindatakse A-terminalis, mis on märksa suurem. B-terminalis leiab aset vaid reisijate ja pagasi lennule registreerimine ning reisijate turvakontroll. Reisijate teenindamise ülejäänud osad (väljalennu ootamine, ettevalmistused lennukisse minekuks ja lennukisse minek ise) toimuvad A-terminalis. Samuti saabuvad kõik reisijad ja kogu pagas A-terminali.

(54) Prognoosides märkimisväärset lisaliiklust, millega easyJetil tuli 2003. aasta lepingu järgi toime tulla, sõlmis FBS temaga 2004. aasta märtsis veel ühe lepingu. Selle lepingu kaudu (edaspidi „easyJeti 2004. aasta rendileping") andis FBS easyJetile ainuõiguse kasutada Schönefeldi B-terminali registreerimislaudu ja meeskonnaruume, mille eest kokku lepitud rendimaksed tuli tasuda lennujaamatasudest eraldi. Peale selle anti lepinguga easyJetile tootemargi kujundamise õigused, mis võimaldas lennuettevõtjal panna terminali teatavates osades välja oma kaubamärk.

(55) Aastatel 2004–2007 rentis easyJet ligikaudu […] m^2 büroopinda ja registreerimislaudu, st […] % kogu B-terminali põrandapinnast. Alates 2008. aasta veebruarist kolis EasyJet eraldi kontoritesse ja nüüd kasutab ta B-terminali büroopinnast vaid […] %.

(56) B-terminali avatud ruume, sealhulgas saale ja koridore ning seal asuvat kohvikut, tohivad kasutada ka teised reisijad, kes ei lenda easyJetiga, sest A-terminal ja B-terminal ei ole teineteisest füüsiliselt eraldatud.

(57) Reisijate teenindamine B-terminalis erineb teenindamisest teistes terminalides pagasi käitlemise süsteemi turvaseadmete tehnilise eripära tõttu. B-terminalis kasutataval süsteemil on pagasi kontrollimiseks sisseehitatud läbivalgustusseade. A-terminalis valgustatakse pagas käsitsi läbi kohe, kui reisijad sisenevad lennule registreerimise alasse. Saksamaa leiab, et B-terminali seadme tehniline tõhusus on samaväärne A-terminali pagasi käitlemise süsteemi omaga.

3.5. **Meetmed, mille suhtes on algatatud ametlik uurimismenetlus**

(58) Meetmed, mille suhtes on algatatud ametlik uurimismenetlus, on järgmised:

— kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping (edaspidi „1. meede"), mille puhul menetluse algatamise otsuses tehti võimaliku kasusaajana kindlaks FBS;

— easyJeti 2003. aasta lepingus sätestatud tasude maksmise kord (edaspidi „2. meede"), mille puhul tehti võimaliku kasusaajana kindlaks easyJet;

— tingimused, sealhulgas lennujaamatasude puhul tehtavad allahindlused ja erinevad rahalised stiimulid, mida pakuti mitmele teisele odavlennuettevõtjale tabelis 6 nimetatud lepingute kaudu (kõik kokku edaspidi „3. meede"), mille puhul tehti võimalike kasusaajatena kindlaks Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus ja Icelandair;

— easyJeti 2004. aasta rendileping (edaspidi „4. meede"), mille puhul tehti võimaliku kasusaajana kindlaks easyJet.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

4.1. **1. meede: kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping**

(59) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et Schönefeld oli juba mõnda aega tootnud kahjumit ja oli jätkuvalt kahjumlik. Komisjon leidis ka, et FBSi vee peal hoidmiseks oli olnud väga oluline tasakaalustada see kahjum BFG teenitud kasumiga. Komisjon jõudis esialgsele järeldusele, et selline kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingust tulenev ristsubsideerimine andis FBSile majandusliku eelise, mida ettevõtja ei oleks pruukinud tavapärastel turutingimustel saada. Komisjon asus seisukohale, et see majanduslik eelis oli valikuline, sest see tõi kasu vaid ühele ettevõtjale, ning moonutas seega konkurentsi ja mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.

(60) Peale selle jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et seda majanduslikku eelist rahastati riigi ressurssidest ja seega on see seostatav riigiga. Seoses riigi ressurssidega rõhutas komisjon, et FBS on riigi osalusega ettevõte, kelle aktsionärid on Saksamaa föderaalvalitsus ja kaks Saksa liidumaad, ning et ettevõtte järelevalvenõukogu kaheteistkümnest liikmest kaheksa on Saksa avaliku sektori asutuste esindajad. Seetõttu asus komisjon seisukohale, et FBSi ressursse tuleb käsitada riigi ressurssidena. Kui võtta vaatluse alla 1. meetme seostatavus riigiga, siis komisjon juhtis tähelepanu eeskätt FBSi tegevuse laadile, märkides, et lennujaamadel on mitmes riikliku poliitika valdkonnas väga tähtis roll ja et avaliku sektori asutused jäävad harva kõrvale otsustusprotsessist, mille raames lennujaama käitaja teeb sellise taristu pikaajalist arengut mõjutavaid otsuseid.

(61) Seega leidis komisjon, et vaatlusalune meede võib kujutada endast riigiabi. Komisjon kahtles selle võimaliku abi kokkusobivuses siseturuga, eelkõige ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c sätestatud erandi põhjal. Sellega seoses märkis komisjon, et riigiabiks liigitamise korral oleks kõnealune meede tegevusabi, et see ei tundu olevat vajalik ja proportsionaalne riikliku poliitika eesmärgi saavutamiseks ning see ei ole seotud ümberkorraldusprotsessiga. Komisjon kahtles ka meetme kokkusobivuses ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikega 2, täheldades, et Saksamaa ametiasutused ei olnud märkinud, et nad oleksid andnud FBSile ülesande osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid. Samuti viitas komisjon lennujaamade rahastamist ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riiklikku stardiabi käsitlevate ühenduse suuniste ([20]) (edaspidi „lennundussuunised") punktidele 34 ja 35, mille kohaselt võib lennujaama käitamist käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena vaid erandjuhtudel.

4.2. **2. meede: easyJeti 2003. aasta leping**

(62) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et easyJeti makstavad lennujaamatasud on kohaldatavatest tasumääradest tulenevatest tasudest palju väiksemad. Lisaks toonitas komisjon, et kui teistele Schönefeldis tegutsenud odavlennuettevõtjatele pakutud rahalised stiimulid põhinesid alati kohaldatavatel tasumääradel, siis easyJeti 2003. aasta leping ei sisaldanud sellist dünaamilist viidet tasumääradele. Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et easyJeti 2003. aasta lepinguga võidi anda easyJetile valikuline eelis, mis tundus moonutavat konkurentsi ja mõjutavat liikmesriikidevahelist kaubandust.

(63) Komisjon järeldas esialgu samuti, et kõnealust meedet rahastati riigi ressurssidest ja et see oli seostatav riigiga, muu hulgas eespool 1. meetme puhul kokku võetud argumentide põhjal, mis on asjakohased ka 2. meetme puhul. Nende argumentide kõrval nentis komisjon, et selliste lepingute jaoks, nagu sõlmiti easyJeti ja teiste odavlennuettevõtjatega, oli tõenäoliselt vaja saada heakskiit järelevalvenõukogult, mille liikmed olid enamjaolt Saksa avaliku sektori asutuste esindajad. Komisjon märkis ka seda, et FBSi avaldatud tasumäärad pidi heaks kiitma Brandenburgi linnaarengu-, eluaseme- ja transpordiministeerium. Neis asjaoludes nähti järjekordset märki sellest, et 2. meede (nagu ka 3. meede) oli seostatav riigiga. Komisjon täheldas veel, et Brandenburgi liidumaa peaminister oli FBSi järelevalvenõukogu liige, samal ajal kui linnaarengu-, eluaseme- ja transpordiministeerium tegutses tema alluvuses.

([20]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

(64) Peale selle kahtles komisjon, kas meede – juhul kui see peaks liigituma riigiabiks – on kokkusobiv siseturuga, eriti seoses lennundussuunistes sätestatud eeskirjadega.

4.3. **3. meede: lepingud mitme teise odavlennuettevõtjaga**

(65) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et liikluse kasvu kiirendamiseks Schönefeldis juurutatud allahindlusskeemist olid kasu saanud vaid mõned lennuettevõtjad, ja rõhutas, et see skeem ei ole läbipaistev. Komisjon juhtis tähelepanu asjaolule, et osa vaatlusalustest lepingutest sõlmiti ajal, mil kohaldatavate tasumäärade raames ei nähtud ette allahindluste tegemist, ning et 2004. aasta tasumäärad olid kavandatud spetsiaalselt selleks, et kehtestada nende lepingute jaoks tagantjärele õiguslik alus. Komisjoni sõnul ei saanud 2004. aasta tasumääradega kaasnev allahindlusskeem nõuetekohaselt jõustuda, sest pädev asutus seadis 2004. aasta tasumäärade heakskiitmisel tingimuse, et allahindluste tegemise korrast tuleb teavitada komisjoni, kuid sellist teavitamist ei toimunud ([21]). Neid asjaolusid arvesse võttes asus komisjon esialgsele seisukohale, et kõnealuste lepingutega võidakse anda asjaomastele lennuettevõtjatele valikuline eelis. Peale selle leidis komisjon, et see majanduslik eelis tundub moonutavat konkurentsi ja mõjutavat liikmesriikidevahelist kaubandust.

(66) Seoses riigi ressursside kaasamisega 3. meetmesse ja meetme seostatavusega riigiga esitas komisjon samad argumendid kui easyJeti 2003. aasta lepingu puhul.

(67) Lõpetuseks väljendas komisjon kahtlust, kas vaatlusalused lepingud – juhul kui need peaksid liigituma riigiabiks – on kokkusobivad siseturuga, eriti kui arvestada lennundussuunistes sätestatud eeskirju.

4.4. **4. meede: easyJeti 2004. aasta rendileping**

(68) Komisjon tsiteeris menetluse algatamise otsuses Potsdami ringkonnakohtu (*Landgericht Potsdam*) otsust ([22]) lepingu kohta, mille FBS ja easyJet olid sõlminud Schönefeldi B-terminali kasutamiseks. Ringkonnakohus oli kindlaks teinud, et easyJetile oli antud Schönefeldi lennujaama kogu terminali (B-terminal) kasutamise ainuõigus ja et kõik teised lennuettevõtjad, kes olid seda terminali varem kasutanud, pidid lahkuma. Sellel terminalil oli mitu tunnust, mis eristasid seda teistest Schönefeldi terminalidest. Näiteks ei olnud teised terminalid varustatud mitmetasandilise pagasiveo süsteemiga, mis võimaldas käidelda pagasit kiiremini kui ühetasandiline süsteem.

(69) Komisjon märkis ka seda, et ringkonnakohus ei näinud mingit põhjust anda easyJetile ainuõigust, pidades silmas eelkõige asjaolu, et teised Schönefeldis tegutsevad lennuettevõtjad teenindasid Schönefeldis sama palju reisijaid ja lennuliine kui easyJet. Lisaks avaldas komisjon arvamust, et igakuine […] euro suurune rent, mida FBS easyJetilt küsis, oli väiksem kui turuhinnale vastav rent.

(70) Seetõttu asus komisjon esialgsele seisukohale, et easyJeti 2004. aasta rendilepinguga võidi anda easyJetile valikuline eelis. Peale selle leidis komisjon, et see majanduslik eelis tundub moonutavat konkurentsi ja mõjutavat liikmesriikidevahelist kaubandust.

(71) Seoses riigi ressursside kaasamisega 4. meetmesse ja meetme seostatavusega riigiga esitas komisjon samad argumendid kui easyJeti 2003. aasta lepingu puhul.

(72) Viimaks kahtles komisjon, kas kõnealune meede – juhul kui see peaks liigituma riigiabiks – on kokkusobiv siseturuga, eriti kui arvestada lennundussuunistes lennuettevõtjate stardiabi kohta sätestatud eeskirju.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

5.1. **Air France**

(73) Air France'i väitel ei olnud vähendatud lennujaamatasud, mida FBS Schönefeldis kohaldas, üldine meede, sest nende vajalikku avalikustamist ei toimunud. Peale selle oli easyJeti 2003. aasta lepingu kestus (20 aastat) vastuolus komisjoni otsuste tegemise tavaga. Pikaajalist finantsabi ei olnud võimalik objektiivselt põhjendada ja ka selle ergutavat mõju ei saanud tõendada.

([21]) Selle esialgse järelduse toetamiseks tsiteeris komisjon Potsdami ringkonnakohtu 20. oktoobri 2004. aasta otsust (juhtum 2 O 70/04, lk 5).

([22]) Potsdami ringkonnakohtu 20. oktoobri 2004. aasta otsus (juhtum 2 O 70/04).

(74) Selle kohta, et easyJet kasutas B-terminali, avaldas Air France arvamust, et see oli ainus terminal, mis anti vaid ühe lennuettevõtja kasutusse. EasyJeti 2004. aasta rendilepingu sõlmimise puhul ei korraldatud mingit hankemenetlust. EasyJet oli ainus lennuettevõtja, kes sai pakkuda Schönefeldis mugavat ja usaldusväärset pagasi kättetoimetamise teenust.

5.2. **Lufthansa**

(75) Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa") juhtis oma märkustes tähelepanu asjaolule, et Berliini kolme lennujama (Tegel, Schönefeld ja Tempelhof) tegevuse arendamine oli väga rõõmustav ning et kasumi ja müügimahu suhe oli olnud viimasel kolmel aastal ligikaudu […] %. Lufthansa oli arvamusel, et Schönefeldi subsideerisid Tegelist lende sooritavad lennuettevõtjad.

5.3. **Germania**

(76) Germania Fluggesellschaft mbH (edaspidi „Germania") oli seisukohal, et FBSi ja BFG kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu tulemusel Schönefeldis pakutavaid hüvesid rahastasid Tegeli lennujaama kasutavad reisijad. Germania sõnul kujutasid lennujaamatasude arvutamise viis ning Schönefeldi ja Tegelit käitavate ettevõtjate seosed endast kokkumängu ning tõid Germania arvates kaasa ristsubsideerimise. Germania leidis, et FBS ei toiminud kahjumi tasakaalustamisel turumajanduse tingimustes tegutseva investorina. Germania meelest oli ebatõenäoline, et selle tegevusega oleks võimalik katta FBSi kulud Schönefeldis.

(77) Germania väitel said Schönefeldis tegutsevad lennuettevõtjad lennujaamatasusid käsitlevate eraldi lepingute tulemusel tegevusabi. Germania lisas, et 2004. aasta tasumäärasid ei kiidetud heaks ega ka avaldatud.

(78) Germania leidis, et rent, mida easyJetilt B-terminali kasutamise eest küsiti, ei olnud vastavuses tavapärase turuhinnaga. See tähendas soodsamat kohtlemist ja riigiabi. Kogu terminali ainukasutusõigus lasi easyJetil pakkuda tõhusamat teenust, samal ajal kui teistel lennuettevõtjatel seda võimalust ei olnud.

5.4. **DBA**

(79) DBA Luftfahrtgesellschaft (edaspidi „DBA") – odavlennuettevõtja, keda kontrollis kuni tegevuse lõpuni 2008. aastal Air Berlin – väitis, et hinnakonkurents Berliini lennutransporditurul oli ülimalt karm. Konkurents teravnes veelgi odavlendude strateegia elluviimisega Schönefeldis, eriti Germanwingsi ja easyJeti lisandumisel. See pani surve alla Tegelist lende tegevad lennuettevõtjad, eeskätt teised odavlennuettevõtjad nagu Air Berlin/DBA.

(80) DBA oli seisukohal, et renti, mida easyJet maksis B-terminali eest, ei saa pidada tavalise turuhinnaga vastavuses olevaks. Peale selle kujutas B-terminali pagasi käitlemise seadmete kasutamise ainuõigus endast eeliskohtlemist, mis on oluline riigiabi eeskirjade seisukohast.

5.5. **Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus**

(81) Euroopa lennuettevõtjate huve esindav Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus (edaspidi „AEA") leidis, et Tegeli ja Schönefeldi vaheline ning peamiselt Tegeli lennujaamast lende sooritavate AEA liikmete ja nendega konkureerivate Schönefeldis baseeruvate subsideeritud lennuettevõtjate vaheline ristsubsideerimine tähendab diskrimineerimist. Ilma selle konkurentsivastase ristsubsideerimiseta ei oleks Schönefeldist lende sooritavad lennuettevõtjad AEA sõnul majanduslikult elujõulised ja Tegeli lennujaamatasud oleksid võinud olla märgatavalt väiksemad. Kuna Tegel asus Schönefeldi lähedal, puudus subsideerimiseks ühiskondlik vajadus.

(82) Peale selle väitis AEA, et menetluse algatamise otsuses nimetatud meetmeid ei olnud võimalik objektiivselt põhjendada – allahindlused ja stiimulid olid meelevaldsed ning diskrimineerivad ega olnud seepärast kooskõlas lennundussuunistega.

5.6. **Germanwings**

(83) Germanwings väitis, et FBS oli käitunud temaga alati erainvestori kombel. Germanwings juhtis tähelepanu asjaolule, et selle asemel et oma allahindlustest aja jooksul järk-järgult loobuda, oli FBS laiendanud oma Schönefeldist lähtuvate lennuliinide võrku. Germanwings oli olnud enda väitel kindel, et FBSiga sõlmitud rahalised kokkulepped olid seadusega kooskõlas, eriti kuna Berliini kolm lennujaama moodustasid ühise lennujaamasüsteemi.

(84) Germanwings märkis, et ta ei pidanud Hamburgi, Dresdeni, Leipzigi või Lübecki lennujaama ([23]) sobivaks Schönefeldile konkurentsi pakkuvaks alternatiiviks, sest ta käitas esmajoones riigisiseseid lennuliine. Riigisiseste lendude lühikest lennuaega silmas pidades asusid eespool nimetatud lennujaamad Berliinist liiga kaugel, et pidada neid Schönefeldi asemel sobivaks alternatiiviks.

(85) Edasi väitis Germanwings, et B-terminali rentimine easyJetile oli vastuolus konkurentsi- ja riigiabiõigusega, sest easyJet ei osalenud mingil moel B-terminali rahastamises ning terminal renditi välja ilma asjakohase hankemenetluseta. Pealegi oli rent liiga väike, võttes arvesse, et B-terminalis oli erinevalt A- ja C-terminalist tänapäevane pagasi käitlemise seade.

5.7. **Lübecki lennujaam**

(86) Lübecki lennujaama esindajate väitel ei olnud nad täheldanud, et FBSi äristrateegial oleks olnud turule kahjulik mõju.

5.8. **Ryanair**

(87) Ryanair oli seisukohal, et lühikeste ja keskmise pikkusega lendude puhul ei olnud ühelt poolt Dresdeni, Hamburgi ja Lübecki ning teiselt poolt Schönefeldi vahel mingit konkurentsi. Schönefeldi ning Dresdeni, Hamburgi ja Lübecki vaheline vahemaa oli sellise konkurentsi tekkimiseks liiga suur. Seega ei mõjutanud Schönefeldi käsitlev leping teisi nimetatud lennujaamu mingil moel.

(88) Ryanairi väitel olid lennujaamatasud, mida ta Schönefeldis maksis, identsed kehtestatud tasumääradega, mis olid kooskõlas asjaomases sektoris rakendatavate üldiste tavadega. FBSiga sõlmitud leping oli sarnane mitme eralennujaamaga sõlmitud lepinguga ja turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks sõlminud selle samal viisil. Ryanair esitas konsultatsioonifirma ([…]) koostatud uuringu, milles oli käsitletud Ryanairi ja FBSi vahelisi lepingulisi kokkuleppeid. Konsultatsioonifirma jõudis Schönefeldi lennujaama ning Liverpooli ja Lutoni lennujaama võrdleva analüüsi põhjal järeldusele, et FBS oli käitunud Ryanairiga nii, nagu seda oleks oodatud turumajanduse tingimustes tegutsevalt erainvestorilt.

(89) Ryanair väitis ka seda, et Berliin on sarnaselt Londoni ja Milanoga Euroopa tähtis majandus- ja halduskeskus ning seetõttu oluline Euroopa sihtkoht. Seepärast võisid Berliinis tegutsevad lennuettevõtjad arvestada piisava arvu sinna lennata soovivate reisijatega.

5.9. **EasyJet**

(90) EasyJeti 2003. aasta lepingu kohta väitis easyJet, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks FBSi asemel samuti sellist strateegiat kohaldanud. Meede oli suurendanud märkimisväärselt reisijate arvu ja parandanud FBSi igaaastaseid tulemusi.

(91) Veel väitis easyJet, et FBSi ja easyJeti vahelise spetsiaalse lennujaamatasude maksmise korra olemasolu ei tähendanud ilmtingimata diskrimineeriva allahindluse tegemist. EasyJet oli seisukohal, et teisi võrreldavate kasvueesmärkidega lennuettevõtjaid oleks koheldud täpselt samamoodi kui easyJeti. EasyJeti pakutud mastaabisäästu valguses olid allahindlused igal juhul põhjendatud – easyJeti reisijad moodustasid suure osa Schönefeldi reisijatest ja easyJet oli andnud ebaproportsionaalse panuse FBSi tulemuste paranemisse.

(92) B-terminali kasutamise kohta märkis easyJet, et see ei olnud suletud lennuterminal. Tegelikult rentis easyJet Schönefeldi põhjaterminalis eraldi lennule registreerimise ala ja sellega seotud büroopinda. Suurem osa terminalist oli avalikkusele ligipääsetav ja seda kasutasid ka teiste lennuettevõtjate reisijad. EasyJetiga lepingu sõlmimise ajal oli B-terminalis piisavalt rakendamata läbilaskevõimet, nii et teisi lennuettevõtjaid ei pandud sellega ebasoodsamasse olukorda. EasyJet rõhutas, et alates oma Schönefeldis tegutsemise algusest 2004. aastal on ta olnud lennuettevõtja, kelle reisijate hulk on ülekaalukalt suurim. Seepärast oli tema ainuõigus kasutada teatavaid B-terminali osi objektiivselt põhjendatud.

(93) Peale selle väitis easyJet, et B-terminali pagasi käitlemise süsteem kajastas pelgalt kooskõla tavapäraste tehniliste standarditega ega andnud talle teiste lennuettevõtjate ees mingit eelist.

(94) B-terminali turuväärtuse kohta ütles easyJet, et tema makstav rent oli B-terminali turuhinnale vastavast rendist suurem, võttes arvesse, et terminal oli easyJeti läbilaskevõimet silmas pidades ebapiisav. Renti oleks võinud võrrelda üksnes sarnaste Schönefeldi lennujaama alade rendiga või büroopinna puhul lennujaama vahetus läheduses asuva büroopinna rendiga.

([23]) Nendele lennujaamadele viidati menetluse algatamise otsuses kui näidetele lennujaamadest, mida mõni vaatlusalune meede võis kahjustada (vt menetluse algatamise otsuse punkt 151).

5.10. **FBS**

(95) FBS viitas Berliini erilisele olukorrale, nimelt linna lennujaamasüsteemile (mis koosnes algselt kolmest lennujaamast) ja Berliini Brandenburgi keskse lennujaama (edaspidi „BER") rajamise kavadele. Schönefeld rakendas 2003. aastal vaid umbes poolt oma liikluse teenindamise suutlikkusest ega suutnud oma kulusid katta. FBSi sõnul oleks Schönefeldi sulgemisega jäädud muu hulgas ilma Schönefeldi tegevusloast, mis oli BERi käitamiseks väga oluline.

(96) FBS juhtis tähelepanu sellele, et väidetavalt konkurentsi pakkuvad lennujaamad, mida komisjon oli nimetanud menetluse algatamise otsuses, ei konkureerinud tegelikkuses Berliini lennujaamadega, sest need olid liiga kaugel.

(97) Kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu kohta väitis FBS, et selliste lepingute sõlmimine ühte kontserni kuuluvate ettevõtjate vahel on ärimaailmas tavaline. FBS oli seisukohal, et kasumi ülekandmine Berliini kolme lennujaama vahel on puhtalt ettevõtte siseasi. FBSi sõnul moodustas lennujaamasüsteem ühiseid huve teeniva ühtse ettevõtte, mille osad olid äriühinguõiguse alusel vastastikku seotud. Lennujaamasüsteem hõlmas ühtset geograafilist turgu ja tooteturgu. See oli tavaline turutava ja käesoleval juhul oli see ka majanduslikult mõttekas.

(98) FBS vaidlustas mõned menetluse algatamise otsuses tehtud esialgsed järeldused riigi ressursside kaasamise kohta. Asjaolust, et avaliku sektori asutused pidid tasumäärad heaks kiitma, ei piisanud FBSi sõnul järeldamaks, et FBSi ressursid olid riigi kontrolli all. FBSi väitel kohaldati tasumäärade süsteemi lennujaamades võrdselt nii avalik-õiguslike kui ka eraõiguslike aktsionäride suhtes ja selles oli võetud kooskõlas õigusnormidega arvesse lennutranspordi käitamisega seotud avalikke huve. Peale selle ei saanud Brandenburgi liidumaa peaminister, kes oli FBSi järelevalvenõukogu liige, anda FBSi sõnul tasumäärade heakskiitmise eest vastutavale ministeeriumile korraldusi. Tasude kindlaksmääramisel oli lennujaama ja lennuettevõtjate vaheline õigussuhe reguleeritud üksnes eraõigusega ning oli siduv tsiviilõiguse alusel, olenemata asjakohase ametiasutuse heakskiidust.

(99) FBS selgitas ka, et tasumääradel oli sama toime mis lepingu üldtingimustel ning et nad moodustasid lennujaama ja lennuettevõtja vahelise lepingu lahutamatu osa, sõltumata mis tahes ametlikust heakskiidust. Tasumäärasid, sh allahindlusskeeme, oli pakutud alates 1. maist 2004 eranditult kõikidele lennuettevõtjatele. Eraldi lepingulised kokkulepped olid ette nähtud vaid selleks, et kehtestada kahepoolsed maksetingimused ja sõnastada eesmärkide üksikasjad. Nende lepingutega ei antud mingit erilist eelist.

(100) FBS väitis, et kuna Berliini kahe peamise lennujaama läbilaskevõime kasutamise viis oli erinev – Tegel tegutses peaaegu läbilaskevõime piiril ilma võimaluseta eriti laieneda, samal ajal kui Schönefeldil oli märkimisväärses mahus rakendamata läbilaskevõimet ja siin oli pealegi BERi tulevane asukoht –, oli ta pidanud võtma 2003. aastal pärast ettevõtte erastamise katse ebaõnnestumist meetmeid, et käitada Berliini linnastus lennutransporti jätkusuutlikul ja majanduslikult tõhusal alusel.

(101) Peale selle leidis FBS, et FBSi kontserni huvides tuli hoida Schönefeldi käigus BERi tulevase käitamise jaoks. FBSi sõnul oleks isegi Schönefeldi ajutine sulgemine muutnud pikaajalise strateegilise eesmärgi saavutamise – Berliini keskse lennujaama käitamise Schönefeldis – sisuliselt võimatuks.

(102) Seepärast oli FBSi sõnul vaja jätkata 2003. aastal Schönefeldi käitamist majanduslikult võimalikult tõhusal viisil kuni BERi avamiseni. FBS lisas, et Schönefeldi olemasoleva läbilaskevõime paremaks rakendamiseks oli ta otsustanud ellu viia tuntud konsultatsioonifirma välja pakutud odavlendude strateegia. Seda strateegiat peeti FBSi jaoks majanduslikult kõige soodsamaks lahenduseks, sest tundus tõenäoline, et selle raames kavandatud tasumäärad ja nendega kaasnevad stiimulite pakkumise skeemid suurendavad kahanevate sihipäraste rahaliste stiimulite kaudu Schönefeldis liiklust lühikese aja jooksul.

(103) FBSi sõnul saatis odavlendude strateegiat suur edu. Reisijate arv Schönefeldis tõusis lakke, ilma et see oleks teistes Berliini lennujaamades sealjuures vähenenud. FBS rõhutas, et liikluse kasvuga suurenes tulu ja majanduslikud raskused said kiiresti ületatud. FBSi tegevuse tulemused (EBIT) olid esimest korda positiivsed juba 2006. aastal. FBSi sõnul see rõõmustav suundumus jätkub, mis on iseäranis oluline uue lennujaama rahastamise seisukohast.

(104) FBS väitis, et strateegia muutmine 2003. aastal oli olnud majanduslikel põhjustel väga tähtis ja et FBS oli käitunud seda sammu astudes turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina. Odavlendude strateegia aluseks olnud äriplaani põhjal oli FBSil põhjust eeldada, et lennujaama käitamine ei jää kahjumlikuks. FBS viitas auditeerimisfirmalt […] tellitud uuringule (edaspidi „esimene eksperdiuuring"), mis valmis 2007. aastal ja milles kinnitati, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori vaatenurgast on mõistlik rakendada odavlendude strateegiat ja kehtestada vastavad tasumäärad.

(105) FBS väitis, et teatavate odavlennuettevõtjatega eraldi lepingute sõlmimine enne 2004. aasta tasumäärade jõustumist oli vajalik odavlendude strateegia elluviimiseks, et ärgitada lennuettevõtjaid valima kodulennujaamaks Schönefeld. FBS viitas ka teisele uuringule, mis telliti auditeerimisfirmalt […] ja mis valmis samuti 2007. aastal. Selles analüüsis auditeerimisfirma 3. meetme moodustavate lepingute kasumlikkust ja leidis, et FBS oli toiminud kõikide nende lepingute sõlmimisel turumajanduse tingimustes tegutseva mõistliku ettevõtjana. Kõik need eraldi lepingud eri lennuettevõtjatega olid sõlmitud puhtalt majanduslikel kaalutlustel eesmärgiga parandada lühikese aja jooksul FBSi majanduslikku olukorda.

(106) FBS väitis, et easyJeti 2003. aasta leping oli olnud odavlendude strateegia rakendamise üliloluline osa ja et sellega ei kaasnenud riigiabi andmist. Odavlendude strateegiaga oli antud easyJetile – ühele Euroopa juhtivale odavlennuettevõtjale – stiimul rajada oma baas Schönefeldi.

(107) Tänu sellele, et easyJetiga (keda peetakse põhirentnikuks) õnnestus sõlmida leping, läks FBSil korda meelitada Schönefeldi ka teisi lennuettevõtjaid. Lepinguline suhe easyJetiga (sh viimatinimetatu kohustus teha vähemalt teatud arvule lennukitele Schönefeldist kodulennujaam) oli taganud planeerimisel mõlemale poolele kindlustunde ja aitas Schönefeldi kasumlikkust märkimisväärselt suurendada.

(108) FBS väitis, et easyJeti 2003. aasta leping ei erinenud põhimõtteliselt 2004. aasta tasumääradest ja sellega ei kaasnenud mingit alusetut eeliste andmist. FBS juhtis tähelepanu ka sellele, et easyJeti 2007. aasta muutmislepingus oli viidatud selgesõnaliselt 2006. aasta tasumääradele, mida tollal kohaldati.

(109) Veel rõhutas FBS, et eraldi lepingud odavlennuettevõtjatega sõlmiti enne 2005. aasta lennundussuuniste vastuvõtmist ja mõni leping sõlmiti isegi enne seda, kui komisjon võttis vastu Charleroi otsuse ([24]).

(110) Peale selle ei antud FBSi sõnul B-terminali ruumide rentimisega easyJetile sellele lennuettevõtjale mingit konkreetset eelist. Kogu terminal oli eraldatud easyJetile majanduslikel ja praktilistel kaalutlustel, sest selle lennuettevõtja Schönefeldi läbivate reisijate hulk oli suur. EasyJet oli maksnud tavapärast turuhinda, milles oli kokku lepitud teiste Schönefeldis küsitud renditasude põhjal. Terminalialade eraldamine on Saksamaa ja rahvusvahelistes lennujaamades üldine tava. Lisaks ei olnud easyJetil mingeid reklaamiõigusi, mis oleksid andnud talle teiste lennuettevõtjate ees eelise, sest easyJetile oli antud tootemargi kujundamise õigused vaid tema lennule registreerimise alal, nagu ka ükskõik millisele teisele lennuettevõtjale.

6. SAKSAMAA MÄRKUSED

6.1. Riigi mõju

(111) Saksamaa väitis, et FBSi ressursid ei olnud riigi kontrolli all ja nende kasutamist ei olnud võimalik seostada riigiga. Saksamaa sõnul ei rahastatud kõnealuseid stiimuleid ja allahindlusi avaliku sektori vahenditest, vaid need olid eraõiguse alusel tegutseva ettevõtja äritegevuse tulemus.

(112) Saksamaa kinnitas sellega seoses, et FBS ja tema tütarettevõtjad, mis kuulusid küll osaliselt riigile, ei olnud osa avalikust haldusest, vaid nende puhul kohaldati selgesõnaliselt konkurentsi ja vaba turu põhimõtteid. Saksamaa lisas, et avalik-õiguslikud aktsionärid ootasid FBSilt kasumit.

([24]) Komisjoni otsus 2004/393/EÜ, 12. veebruar 2004, eeliste kohta, mis Vallooni piirkond ja Brüsseli Lõuna-Charleroi lennujaam andsid lennuettevõtjale Ryanair selle asumisel Charleroisse (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1).

6.2. **Kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping (1. meede)**

(113) Saksamaa oli seisukohal, et kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepinguga ei kaasnenud ristsubsideerimist, mis oleks kaasa toonud riigiabi andmise.

(114) Saksamaa juhtis tähelepanu asjaolule, et avaliku õiguse mõistes, nagu ka liidu õigusaktide ([25]) kohaselt, olid Berliini lennujaamad seotud omavahel nii, et nad moodustasid ühise lennujaamasüsteemi. Sellise süsteemi eesmärk oli käsitada eri lennujaamu ühe lennujaamana, millel on mitu lennurada. Seepärast tuli FBSi ja BFGd vaadelda ühe ettevõtjana. Saksamaa rõhutas, et komisjon ise oli viidanud kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingule, ühisele IT-struktuurile, tsentraliseeritud põhifunktsioonidele ja ühistele äriplaanidele kui kriteeriumidele, mille alusel tuleb kontserni kuuluvaid ettevõtteid pidada mitteautonoomseks ([26]).

(115) Saksamaa sõnul ei kaasnenud kasumi ülekandmisega Schönefeldi kulude ülekandmist Tegelile ja Tempelhofile. See ei mõjutanud mingil moel Tegeli lennujaamatasusid. Kõigis kolmes lennujaamas nõutud lennujaamatasud põhinesid konkreetse lennujaama kuludel.

(116) Lisaks juhtis Saksamaa tähelepanu sellele, et FBS, nagu mis tahes teine eraettevõtja, järgis strateegilist kava, et saavutada pikaajaline kasumlikkus. Selle kava põhipunkt oli rajada Schönefeldi Berliini ühine lennujaam.

6.3. **2004. aasta tasumäärade õiguslik kehtivus**

(117) Saksamaa väitis, et komisjoni menetluse algatamise otsuses tehtud esialgne järeldus, et tasumäärad ei kehti ilma piirkondliku pädeva asutuse tingimusteta heakskiiduta, ([27]) ei kajasta Saksamaal valitsenud õiguslikku olukorda õigesti. Lennuliikluse litsentsimise korralduse ([28]) 43a jao kohane piirkonna pädeva asutuse heakskiit ei ole tasumäärade kehtivuse eeltingimus. Föderaalkohtu (*Bundesgerichtshof*) ja Saksa madalamate kohtute väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kujutavad lennujaamade avaldatud tasumäärad endast Saksa tsiviilõiguse mõistes üldisi äritingimusi (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*) ([29]). See tähendas, et tasumäärad kujutasid endast lepingutingimusi, mida kohaldati lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes vaikimisi, sõltumata sellest, kas pädev asutus oli need heaks kiitnud või mitte ([30]).

(118) Saksamaa sõnul tõlgendas Potsdami ringkonnakohus oma 20. oktoobri 2004. aasta otsuses, millele komisjon on viidanud menetluse algatamise otsuse punktis 22, ([31]) asjaolusid vääriti. Pealegi kaevati see kohtuotsus edasi. Brandenburgi kõrgem ringkonnakohus (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) andis selle kohta välja suunise (*richterlicher Hinweis*), mille kohaselt Potsdami ringkonnakohtu otsust ei tuleks kinnitada. Saksamaa juhtis tähelepanu sellele, et menetluse algpõhjuseks olnud kaebus võeti vaidluspoolte vahelise kokkuleppe osana seejärel tagasi. Seega ei saanud Potsdami ringkonnakohtu otsus kunagi lõplikuks ja see muudeti kaebuse tagasivõtmisega kohaldamatuks, ehkki otsust selgesõnaliselt ei tühistatud. Saksamaa märkis, et Potsdami ringkonnakohus on oma õiguse tõlgenduse nüüdseks läbi vaadanud ja järgmise väga sarnase kohtuasja puhul lükkas kohus Schönefeldi tasumäärasid käsitleva kaebuse tagasi.

6.4. **Eraldi lepingud FBSi ja teatavate lennuettevõtjate vahel (2. ja 3. meede)**

(119) Saksamaa sõnul tuleks Schönefeldis kohaldatud tasusüsteemi ja eraldi lepingulisi kokkuleppeid mitmete lennuettevõtjatega vaadelda odavlendude strateegia rakendamise kontekstis.

([25]) Vt nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) artikli 2 punkt h (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

([26]) Komisjoni 17. oktoobri 2001. aasta otsuse 2002/346/EÜ (riigiabi kohta, mida Saksamaa andis ettevõtjale Deckel Maho Seebach GmbH) põhjendus 16 (C 27/2000) (EÜT L 126, 13.5.2002, lk 14) ja komisjoni 15. jaanuari 2002. aasta otsuse 2002/468/EÜ (riigiabi kohta, mida Saksamaa andis Mecklenburg-Vorpommerni liidumaal Wismaris tegutsevale ettevõtjale Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG) põhjendus 67 (C 41/2001) (EÜT L 165, 24.6.2002, lk 15).

([27]) Vt põhjendus 65.

([28]) Lennuliikluse litsentsimise korralduse (*Luftverkehrszulassungsordnung*) vana versiooni 43. jagu.

([29]) Vt föderaalkohtu 24. novembri 1977. aasta otsus, toimik nr III ZR 27/76, Saksamaa lennundus- ja kosmoseõiguse teataja (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* – ZLW) 1979, 140 (143); Berliini ringkonnakohtu 25. augusti 2000. aasta otsus, toimik nr 96 O 197/99, Saksamaa lennundus- ja kosmoseõiguse teataja 2001, 475 (479); föderaalkohtu 23. jaanuari 1997. aasta otsus, toimik nr III ZR 27/96, Saksamaa lennundus- ja kosmoseõiguse teataja 1997, 510.

([30]) Vt föderaalkohtu 24. novembri 1977. aasta otsus, toimik nr ZR III 27/76, Saksamaa lennundus- ja kosmoseõiguse teataja 1979, 140 (148); föderaalse halduskohtu (*Bundesverwaltungsgericht*) 8. juuli 1977. aasta otsus, toimik nr VII C 72/74, Saksamaa lennundus- ja kosmoseõiguse teataja 1977, (49); Giemulla, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Giemulla/Schmid, Cologne, 2007, lennuliikluse litsentsimise korralduse 43. jao punkt 16.

([31]) Vt joonealune märkus 20.

(120) Saksamaa väitis, et kuna Berliini lennujaamad moodustasid selles kontekstis ühise lennujaamasüsteemi, ei pakkunud nad üksteisele konkurentsi. Schönefeldil oli lisaülesanne kergendada läbilaskevõime piiril tegutsenud Tegeli lennujaama koormust. Odavlendude strateegia oli seaduslik viis liikluse kaudseks kontrollimiseks. See ei toonud kaasa Tegeli reisijate arvu vähenemist. Ametliku uurimismenetluse algatamisele eelnenud aastatel reisijate arv mõlemas lennujaamas hoopis kasvas märkimisväärselt. Pealegi ei konkureerinud Berliini lennujaamad geograafilise vahemaa tõttu Leipzigi, Dresdeni, Hamburgi ja Lübecki lennujaamaga, eriti odavlennuettevõtjate hinnatundlike reisijate puhul.

(121) Saksamaa sõnul oli odavlendude strateegia elluviimiseks oluline leida lennujaamale lennuettevõtjast põhirentnik, et kasutada Schönefeldi transpordisõlmena. Tegemist oli esimese sammuga selle poole, et tagada kõnealuses lennujaamas suur lennuliikluse maht, mis muudab lennujaama teistele lennuettevõtjatele atraktiivsemaks. Kui Schönefeldis oleks kehtinud samad tingimused kui Tegelis, oleks sellise põhirentniku ligimeelitamine olnud võimatu, mida näitavad 1990. aastatel tehtud ebaõnnestunud katsed veenda lennuettevõtjaid vahetama Tegelit Schönefeldi vastu. Liikluse ümberjuhtimiseks ja Schönefeldi läbilaskevõime tõhusaks rakendamiseks oli vaja meelitada sellesse lennujaama lennuliiklust. Lennuettevõtjatele pakuti sobivat stiimulit, rakendades odavlendude strateegiat, mis hõlmas tasumäärasid ning nendega kaasnevaid reisijate hulga põhiseid allahindlusi ja muid rahalisi stiimuleid.

(122) Odavlendude strateegiat oli vaja rakendada mitme lennuettevõtjaga sõlmitud eraldi lepingu kaudu enne 2004. aasta tasumäärade jõustumist, et piirata võimalikult ruttu Schönefeldi toodetavat kahjumit ja saavutada tollal kiiresti kasvanud odavlendude turul soodne positsioon. Sellega seoses juhtis Saksamaa tähelepanu asjaolule, et lennujaama tasumäärade ametlik muutmine oleks kaasa toonud palju haldustööd ja seda ei oleks saanud piisavalt kiiresti ehk 2003. aasta lõpuks lõpule viia, et hakata rakendama odavlendude strateegiat võimalikult kärmesti.

(123) Saksamaa väitel oli FBS toiminud vaatlusaluste meetmete võtmisel turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, sest FBSi äriotsused põhinesid odavlendude strateegial ja eraldi lepingud olid sõlmitud konsultandi välja töötatud põhjaliku äriplaani alusel. Saksamaa viitas ka hindamistele, mille olid teinud kaks auditeerimisfirmat, […] ja […], kellel FBS oli palunud kontrollida, kas odavlendude strateegia ja eraldi lepingud olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, ja seda nad olid.

(124) Saksamaa sõnul jõudsid audiitorid järeldusele, et nii strateegilise suunamuutuse otsuse kui ka rahaliste stiimulite pakkumise skeemi kasutuselevõtmise puhul on võimalik tõestada, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks langetanud võrreldavas olukorras samad otsused. EasyJeti 2003. aasta lepingu ja tabelis 6 nimetatud lepingute (välja arvatud V-Birdiga sõlmitud leping) puhul arvutas […] välja lepingute nüüdispuhasväärtused (edaspidi „NPV"), mis kõik osutusid positiivseks, ning leidis seega, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks toiminud täpselt samal moel kui FBS. […] väljendas siiski teatavaid kahtlusi easyJeti 2003. aasta lepingu kestuse suhtes, milles pooled olid algul kokku leppinud. […] leidis, et lepingu kestust (kümme aastat koos võimalusega pikendada seda veel kümneks aastaks) silmas pidades oleks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor tõenäoliselt võtnud asjaomase lepingu sõlmimisel arvesse kavandatava lepingu mõju tulevasele tegevusele BERi lennujaamas, mis pidi avatama enne easyJeti 2003. aasta lepingu lõppemist ([32]). […] sõnul võis easyJeti 2003. aasta leping avaldada mõju lennujaamatasudele, milles FBS oleks saanud kokku leppida teiste lennuettevõtjatega seoses nende tegevusega BERis, mõjutades sellega tulevase lennujaama kasumlikkust. Saksamaa juhtis siiski tähelepanu sellele, et mure easyJeti 2003. aasta lepingu algse kestuse pärast ei ole enam asjakohane, sest seda lepingut muudeti easyJeti 2007. aasta muutmislepinguga, mis sisaldab sätet, et leping lõpeb BERi avamisel, mis oli tollal kavandatud 2011. aastasse.

(125) Oma tähelepanekutes kolmandate isikute märkuste kohta asus Saksamaa ka seisukohale, et teatavate kolmandate isikute väited 2004. aasta tasumäärade ja odavlennuettevõtjatega sõlmitud eraldi lepingute kohta olid osaliselt ebaõiged ja kontekstist välja rebitud. Saksamaa rõhutas, et Schönefeldi tasumäärad pidid ärgitama lennuettevõtjaid

([32]) Arvutustes, mille põhjal osutus easyJeti 2003. aasta lepingu NPV lepingu algsel kohaldamisperioodil (10 aastat või 20 aastat sõltuvalt sellest, kas easyJet soovis lepingut esimese kümne aasta möödudes pikendada) positiivseks, seda mõju arvesse ei võetud.

seadma eesmärgiks uued sihtkohad ja et need määrad olid mittediskrimineerivad, sest allahindlust tehti igale lennuettevõtjale, kes suutis meelitada Schönefeldi piisaval arvul reisijaid, kes avas uued Schönefeldist lähtuvad lennuliinid või suurendas Schönefeldist lähtuvate lendude sagedust.

6.5. **EasyJeti 2004. aasta rendileping (4. meede)**

(126) Seoses sellega, et easyJet kasutab B-terminali, toonitas Saksamaa, et easyJet rendib B-terminali kogu kasutatavast pinnast vaid osa (24 %). Saksamaa sõnul oli see, et konkreetsele lennuettevõtjale eraldati terminali konkreetses osas kasutamiseks büroopind ja registreerimislauad, rahvusvahelistes lennujaamades levinud tava ega tähendanud eeliskohtlemist.

(127) EasyJetile antud ainuõigusega seoses rõhutas Saksamaa, et easyJetiga lendavate reisijate suure arvu tõttu ei olnud teistel lennuettevõtjatel puht praktilistel põhjustel võimalik B-terminali kasutada, sest easyJeti reisijate hulk ületas juba terminali läbilaskevõime piiri.

(128) Veel juhtis Saksamaa tähelepanu asjaolule, et ka teistele lennuettevõtjatele oli antud Schönefeldi terminalide konkreetsete alade kasutamise ainuõigus. Eelkõige kasutas Lufthansa kontsern (Condor, Sun-Express ja Germanwings) algul üksinda D-terminali, kui see 2004.–2005. aastal rajati.

(129) Saksamaa vaidles vastu ka teatavate kolmandate isikute esitatud märkustele 4. meetme kohta ning väitis, et mõne nimetatud kolmanda isiku edastatud rendiandmed olid väärad ja põhjendamata. EasyJeti tasutava rendi kindlaksmääramisel võeti aluseks Schönefeldi üldised tüüpilised renditasud. Saksamaa oli seisukohal, et vastupidiselt teatavate huvitatud isikute väidetele ei olnud Schönefeldi renditasusid võimalik Tegeli omadega võrrelda.

(130) Eeliste kohta, mida võisid easyJetile anda B-terminali spetsiaalsed pagasi käitlemise seadmed, ütles Saksamaa, et nii need seadmed kui ka A-terminali seadmed oli tootnud sama ettevõtja ning need olid projekteeritud samade tehniliste standardite alusel. Läbivalgustustehnoloogia lisamise tulemusel olid B-terminali seadmed siiski keerukamad ning seepärast oli nende tehniline võimsus väiksem, pagasi kättetoimetamise aeg pikem ja purunemisoht suurem. Seetõttu seadsid B-terminali pagasi käitlemise võimalused easyJeti võrreldes A-terminalis tegutsenud lennuettevõtjatega tegelikult ebasoodsamasse olukorda. Lisaks sai hoonete paiknemise tõttu transportida pagasi ootavasse lennukisse A-terminalist märksa kiiremini kui B-terminalist. See asetas easyJeti võrreldes A-terminalis tegutsevate lennuettevõtjatega veelgi halvemasse olukorda.

(131) Saksamaa väitis, et vastupidiselt teatavate huvitatud isikute märkustele ei oldud pagasi käitlemise seadmeid easyJeti jaoks renoveeritud. Olemasolevasse pagasi käitlemise süsteemi ehitati 2003. aastal turvalisuse huvides sisse üksnes läbivalgustusseadmed.

(132) Lõpetuseks väitis Saksamaa, et B-terminal oli eraldatud easyJeti reisijatele mittediskrimineerivate ja asjakohaste kriteeriumide alusel, ehkki ilma avaliku hankemenetluseta, mida ei nõutud sellistel juhtudel ei Saksa ega ka liidu õiguses. 2004. aastal, mil easyJet otsustas Schönefeldis oma tegevust alustada, oli Saksamaa arvates selge, et selle lennuettevõtja lennud moodustavad kohe algusest peale väga suure osa kõnealuse lennujaama liiklusest. Tõepoolest, juba 2004. aastal moodustasid easyJeti lennud 30 % lennujaama liiklusest. Oli asjakohane ja mõistlik koondada easyJeti tegevus ühte terminali ning B-terminali rakendamata läbilaskevõimet silmas pidades leiti see olevat kõige sobivam. Saksamaa sõnul ei piiratud ega takistatud teiste lennuettevõtjate juurdepääsu Schönefeldile, sest lennujaamal oli piisavalt läbilaskevõimet, et pakkuda tegutsemisvõimalust kõikidele huvitatud lennuettevõtjatele.

7. **MEETMETE HINDAMINE**

(133) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(134) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Seepärast peab selleks, et meede kujutaks endast ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi, olema täidetud kõik neli järgmist tingimust. Finantsabi peab:

— olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;

— soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

— kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

— kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(135) Käesoleva juhtumi puhul väitis Saksamaa, et FBS toimis järjepidevalt nii, nagu oleks toiminud sarnases olukorras turumajanduse tingimustes tegutsev ja kasumlikkusest juhinduv arukas ettevõtja, seega ei anta vaatlusaluste meetmetega ühtki majanduslikku eelist, mida ettevõtja ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud. Kui see on tõesti nii, ei kujuta FBSi rakendatud meetmed endast riigiabi.

7.1. **Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõte – üldised märkused**

(136) Tehes otsust selle kohta, kas lepinguga, mille riigi osalusega ettevõte on kolmanda isikuga sõlminud kaupade või teenuste pakkumiseks, antakse kõnealusele kolmandale isikule majanduslik eelis, uurib komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest, oleks võtnud sarnastel asjaoludel sarnased meetmed. Riigi osalusega ettevõtte, nagu FBS, ja turumajanduse tingimustes tegutseva hüpoteetilise aruka investori käitumise võrdlemisel tuleb vaadelda hoiakut, mis sellel turumajanduse tingimustes tegutseval investoril oleks kõnealuse tehingu tegemise ajal olnud, tol hetkel olemas olnud teavet ja prognoositud arengut, võtmata arvesse edasisi sündmusi.

(137) Seega on keskse tähtsusega asjaomase riigi osalusega ettevõtte prognoositava kasumlikkuse põhimõte. See ei tähenda ilmtingimata, et investor peaks sõlmima tehingu üksnes lühiajalise kasumlikkuse eesmärgil, et vältida selle seostamist riigiabiga. Euroopa Kohus on leidnud, et avalik-õigusliku investori käitumist võib võrrelda pikemaajalise kasumlikkuse väljavaadetest juhinduva erainvestori käitumisega ([33]).

(138) Käesoleva juhtumi puhul hindas komisjon kõigepealt seda, kas odavlendude strateegiaga, mida FBS alates 2003. aastast rakendas, tundus olevat võimalik saavutada keskmises kuni pikas perspektiivis häid tulemusi, samuti seda, kas kasumlikkuse seisukohast oleks olnud mõistlik Schönefeldi lennujaam sulgeda. Seejärel analüüsis komisjon igat ametliku uurimismenetlusega hõlmatud meedet turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte valguses ja jõudis järeldusele, et need meetmed ei kujutanud endast riigiabi.

7.2. **Esialgne analüüs: FBSi strateegiliste valikute hindamine turumajanduse tingimustes tegutseva investori vaatenurgast**

(139) Punktides 2, 3.1 ja 3.2 on kirjeldatud majanduslikku konteksti, milles FBS Schönefeldi 1990. aastate algusest kuni 2003. aastani käitas.

(140) Nagu on nendes punktides selgitatud, käitas FBS ka Berliini kaht teist lennujaama: Tempelhofi ja Tegelit. Lennujaama eripärade ja linnasisese asukoha tõttu peeti Tempelhofi algusest peale taristuks, mis ei sobi võimalikuks laiendamiseks. Tegel oli tänapäevane lennujaam, mis oli lennuettevõtjatele ja reisijatele Schönefeldist üldiselt atraktiivsem, sest lennujaama taristu oli tänapäevasem ja lennujaam asus kesklinnale lähemal. 1990. aastatel tegutses Tegel juba peaaegu oma läbilaskevõime piiril, kuid seda lennujaama ei olnud võimalik pikaajaliste läbilaskevõime piirangute vältimiseks märkimisväärselt laiendada. Schönefeld seevastu oli suuresti alakasutatud ja seda oleks saanud vajaduse korral laiendada.

(141) Teine oluline tegur selles kontekstis oli arusaam Berliini ühisest lennujaamast, mis asendaks kõik Berliini olemasolevad lennujaamad ja asuks Schönefeldis. Nagu on märgitud põhjenduses 14, muudeti sellise projekti elluviimise otsus ametlikuks Saksamaa föderaalvalitsuse ning Berliini ja Brandenburgi liidumaa vahel 1996. aasta mais sõlmitud lepinguga.

(142) Kolmas tähtis tegur oli ebaõnnestunud katse viia liiklus 1990. aastatel Tegelist Schönefeldi ning asjaolu, et pärast 1990. aastate teise poole paigalseisu toimus Schönefeldis aastatel 2000–2003 ehk ajani, mil riigi ametiasutustel tuli tunnistada Berliini lennujaamade erastamise katse nurjumist, liikluse järjekindel kahanemine.

([33]) Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1991, lk I-1603, punkt 20; nn ALFA Romeo kohtuasi). Otsus kohtuasjas T-228/99: Westdeutsche Landesbank Girozentrale *vs.* komisjon (EKL 2003, lk II-435, punktid 250–270).

(143) Selle tagajärjel tuli FBSil ja riigi ametiasutustel kaaluda 2003. aastal FBSi jaoks olemas olevaid erinevaid strateegilisi valikuid. Nagu eespool märgitud, ei kaheldud tollal eesmärgis rajada Schönefeldi uus ühine Berliini lennujaam ja siduda see osaga Schönefeldi lennujaama olemasolevast taristust ([34]). FBSi ja riigi ametiasutuste siht oli seega leida Schönefeldi jaoks optimaalne strateegia, mida rakendada alates 2003. aastast kuni 2011. aastasse kavandatud BERi avamiseni. Nagu põhjenduses 28 on juba märgitud, telliti seepärast konsultatsioonifirmalt uuring (edaspidi „konsultandi uuring"), kus soovitati odavlennuettevõtjate Schönefeldi meelitamise strateegiat (odavlendude strateegia).

(144) Peale odavlendude strateegia (1. valikuvõimalus) oli FBSil endiselt võimalus jääda strateegia juurde, mida oli Schönefeldis senimaani rakendatud (2. valikuvõimalus), või sulgeda Schönefeldi lennujaam ajutiselt kuni uue BERi lennujaama avamiseni (3. valikuvõimalus).

7.2.1. *1. valikuvõimalus vs. 2. valikuvõimalus*

(145) Nagu on näidatud allpool, oleks turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest keskmise kuni pika aja jooksul, olnud FBSi asemel tegutsedes mõistlik otsustada pigem 1. kui 2. valikuvõimaluse kasuks.

Konsultandi uuring

(146) Nagu on selgitatud põhjendustes 29 ja 30, leidis konsultant, et mitmel struktuurilisel põhjusel oli Berliini lennuliiklusel väljavaade märgatavalt laieneda ning et võrreldes teiste pealinnadega oli Berliinil 2003. aastal esmaklassilised võimalused odavlennuliikluse sisseseadmiseks ja suurendamiseks.

(147) Konsultant võrdles Berliini ja teisi suurlinnu odavlennuliikluse seisukohast. Eelkõige leidis ta, et lendude sagedus suurlinnaala elaniku kohta oli Berliinis märksa väiksem (0,011) kui teistes Euroopa suurlinnades, nagu London (0,029), Brüssel (0,040), Köln (0,030) ja Dublin (0,051). Samuti tegi konsultant kindlaks, et odavlennud moodustasid Berliinis kõikidest lendudest märksa väiksema osa kui teistes Euroopa suurlinnades, ning hindas selle põhjal, et seda osakaalu saaks suurendada […] %lt vähemalt […] %ni ja võimalik, et isegi […] %ni.

(148) Lisaks prognoosis konsultant teiste suurlinnade kogemusele tuginedes, et kui võetakse meetmeid odavlennuliikluse arendamiseks, moodustavad kaks kolmandikku lisanduvate odavlendude reisijatest nn uued reisijad, kes nende meetmetega pakutud täiendavate odavlendude puudumise korral lennureisi Berliinist ette ei võtaks ([35]). Konsultant oli seisukohal, et mõned nendest uutest reisijatest meelitataks üle teiste transpordiliikide, näiteks rongi- või bussiveoteenuste pakkujate juurest.

(149) Nende analüüside põhjal prognoosis konsultant, et lisanduv odavlennuliiklus võis tuua Schönefeldi lühikese aja jooksul, st 2003.–2005. aastal, juurde 600 000–900 000 reisijat aastas, ning keskpikas perspektiivis, st 2005.–2010. aastal, 300 000 reisijat aastas. Võis eeldada, et sellise järsu kasvu tulemusel tulnuks Schönefeldil teenindada 3–4,2 miljonit reisijat rohkem kui 2003. aastal. Seega võis FBS loota, et ta saavutab 2010. aastal Schönefeldis reisijate koguarvuks 4,7–5,9 miljonit ([36]).

(150) Seejärel hindas konsultant üksikasjalikult odavlendudele keskenduva strateegia rakendatavust Schönefeldis, selgitades välja võimalikud takistused ja tegurid, mis võivad vähendada sellise strateegia edukust.

(151) Alustuseks analüüsis konsultant põhjalikult nõudeid, mis peavad olema odavlendude tegemiseks täidetud ja mis erinevad mitmeti tavapäraste lennuettevõtjate esitatavatest nõuetest. Tuginedes oma analüüsis mitmes odavlennuettevõtjatele tegutsemisvõimalust pakkunud Euroopa lennujaamas valitsenud olukorrale, leidis ta, et peamised nõuded, mille täitmist odavlennuettevõtjad ootasid, olid järgmised:

— lühike lennuki teenindamise aeg (25–30 minutit), ([37]) mis oli kõige olulisem nõue;

([34]) Vt joonealune märkus 8.
([35]) Konsultant juhtis tähelepanu asjaolule, et Euroopa ja Ameerika turge käsitlevate olemasolevate analüüside kohaselt on 50–80 % turule tulnud uue odavlennuettevõtja reisijatest nn uued reisijad, kelle täpne osakaal sõltub asjaomasest lennuliinist.
([36]) FBS jõudis tegelikult veelgi suurema mahuni (7,3 miljonit reisijat).
([37]) 2003. aastal, st enne odavlendude strateegia kasutuselevõttu, kulus Schönefeldis tegutsenud 32st lennuettevõtjast 26-l lennuki teenindamiseks 45–90 minutit.

— reisijate teenindamise ja pagasi käitlemisega seotud lennujaamateenuste miinimumini viimine, kuid soovitud teenuste hea kvaliteet;

— terminali ja perrooni vaheline lühike vahemaa, mis võimaldab kallima sildtrapi kasutamise asemel jalgsi lennukisse minna ([38]);

— lihtne ja funktsionaalne taristu, kus puuduvad kallid IT-süsteemid, ning etteaimatavad ja lihtsad liikumisteed lennujaamas;

— piisav maismaatranspordi ühendus lennujaamaga;

— väravate, kassade ja registreerimislaudade eraldamine vaid odavlennuettevõtjatele ning piisav kontoripind.

(152) Konsultant leidis, et Schönefeld suudab üldjoontes need nõuded täita. Eelkõige oli Schönefeldis võimalik tagada lühike lennuki teenindamise aeg. Peale selle tõi konsultant esile optimaalse bussi-, rongi- ja maanteeühenduse olemasolu. Konsultant tegi siiski kindlaks ka mitu võrdlemisi tühist puudust ja nõrka kohta, mis olid seotud jalgsi lennukisse minekuga, terminalialade ja kontoripinna eraldamisega vaid odavlennuettevõtjatele, etteaimatavate liikumisteedega lennujaamas ning terminalide ja perroonide vahelise kaugusega. Pidades osaliselt silmas lahendusi, mida kasutati teistes lennujaamades, kus tegutsesid odavlennuettevõtjad, pakkus konsultant välja hulga suhteliselt piiratud kohandusi, mille abil võiks täita kõik Schönefeldis tegevuse alustamisest huvitatud odavlennuettevõtjate nõuded. Suuri taristuinvesteeringuid ega olemasoleva taristu märkimisväärset muutmist ei peetud vajalikuks. Eelkõige seoses jalgsi lennukisse minekuga selgus, et olemasolevale taristule saaks lisada mõne kuuga ja väikeste kuludega lisaväravad.

(153) Lisaks hindas konsultant konkurentsisurvet, mis avalduks Schönefeldi odavlennuliiklusele, kui FBS peaks otsustama seda arendada. Konsultant jõudis järeldusele, et see surve oleks väike, eelkõige seetõttu, et lähimad rahvusvahelised lennujaamad, nagu Dresden, Leipzig ja Hannover, mis on võimelised teenindama mahukat odavlennuliiklust, asusid tugeva konkurentsisurve avaldamiseks liiga kaugel. Konsultandi sõnul kinnitas see, et suure osa Berliini piirkonna odavlennuliikluse potentsiaalist saaks tõepoolest ära kasutada Schönefeldis.

(154) Veel tegi konsultant kindlaks ja vaatas analüüsivalt läbi FBSi erinevad võimalused odavlennuettevõtjatele atraktiivsete lennujaamatasude pakkumiseks. Seda aspekti peeti võimaliku odavlendude strateegia esmatähtsaks elemendiks. On enesestmõistetav, et odavlennuettevõtjad nõuavad lennujaama käitajatelt väikeseid lennujaamatasusid oma reisijate suhtes kohaldatava hinnapoliitika tõttu, mis tuleneb suurele reisijate hulgale ja atraktiivsetele hindadele keskenduvast strateegiast. Kuna odavlennuettevõtjad teevad sageli lende pigem punktist punkti (*point-to-point*) kui koonduvad sõlmlennujaamade ümber (*hub-and-spoke*), on nad võimelised avama uusi ja sulgema olemasolevaid liine ning suurendama või vähendama lendude sagedust väga paindlikult ja sujuvalt. See suurendab nende võimet avaldada survet lennujaamade käitajatele, et saavutada võimalikult väikesed lennujaamatasud. Seega oli selge, et ilma atraktiivsema lennujaamatasude süsteemi rakendamiseta Schönefeldis ei saada edu ühtki odavlendude strateegiat.

(155) Konkreetselt hindas konsultant järgmisi võimalusi: i) lennujaamatasude üldine vähendamine; ii) reisijate hulga põhiste allahindluste tegemine; iii) pakutavate teenuste laadi põhine lennujaamatasude diferentseerimine ning iv) eelnimetatud võimaluste kombineerimine. Võimaluste õigusliku läbivaatamise ja majandusliku hindamise järel soovitas konsultant lahendust, milles on kombineeritud lennujaamatasude üldine vähendamine, reisijatasude puhul reisijate hulga põhise allahindluse tegemine ja pakutavate teenuste taseme põhine tasude diferentseerimine, mis eeskätt tähendaks alla 30 minuti kestva lennuki teenindamise puhul vabastamist parkimistasudest. Kui välja arvata lennujaamatasude üldine vähendamine, siis kavandati need meetmed eelkõige selleks, et tuua kasu üksnes odavlennuettevõtjatele, kes pidid oma tegevuse alles Schönefeldi üle viima, mitte lennuettevõtjatele, kes lennujaamas juba tegutsesid. Selle strateegia aluspõhimõte oli meelitada ligi uusi lennuettevõtjaid, avaldamata sealjuures kahjulikku mõju lennujaamas juba tegutsevate lennuettevõtjate tulule.

([38]) Jalgsi lennukisse minek tähendab seda, et reisijad peavad lahkuma terminalist ja kõndima lennukisse minekul mööda perrooni.

(156) Lõpetuseks selgitas konsultant välja ja vaatas analüüsivalt läbi mitu võimalikku meedet, mille eesmärk oli suurendada lennundusvälist tulu, mis tuleb eelkõige restoranide ja toitlustuskettide, autoparklate, lennujaamabusside, reklaamipindade ja muu sarnasega seotud tegevusest. Nende soovituste esitamisel võeti arvesse kavandatava odavlendude strateegiaga eeldatavasti lisanduva liikluse mahtu ja liiki ([39]).

(157) Oma uuringu käigus tugines konsultant usaldusväärsele metoodikale ja teostas üksikasjaliku hindamise, võttes arvesse kõiki asjakohaseid tegureid. Eriti hoolikalt analüüsis ta lisanduva odavlennuliikluse potentsiaali suurust, lähtudes Berliini piirkonna eripäradest ja suurte võrdluslinnade kogemusest. Kasulik oli hinnata ka seda, mil määral võib teiste lennujaamade pakutav konkurents odavlendude strateegia elluviimist takistada. Järeldused, milleni selle analüüsi käigus jõuti, on mõistlikud. Sama põhjalik oli ülevaade nende odavlennuettevõtjate nõuetest, kes olid huvitatud tegevuse alustamisest Schönefeldis, ning selliste meetmete kindlakstegemine, mis võimaldasid Schönefeldil neid nõudeid täielikult täita. Analüüs oli tõeliselt süstemaatiline ja väga üksikasjalik. Samasugune oli analüüs, mille käigus vaadeldi odavlennuettevõtjate ligimeelitamiseks kavandatud võimalikke erinevaid lennujaamatasude määrasid.

(158) Tuleb veel märkida, et konsultant esitas oma uuringu tegemisel FBSile hulga dokumente, mis koos FBSi enda dokumentidega (sh 5. septembril 2003 koostatud finantsplaan koos kasumlikkuse prognoosidega) olid aluseks FBSi otsusele rakendada odavlendude strateegiat. Tabelis 8 on antud ülevaade finantstulemustest, mida prognoositi 2003. aastal seoses ühelt poolt odavlendude strateegiaga ja teiselt poolt strateegiaga, mille kohaselt FBS jätkab keskendumist tavapärasele liiklusele (millele on teise eksperdi uuringus viidatud kui 1. valikule). Odavlendude strateegia jaoks kavandati kaks stsenaariumi – pessimistlik stsenaarium ja realistlik stsenaarium –, mis erinevad prognoositava lisanduva odavlennuliikluse intensiivsuse poolest.

Tabel 8

Esimese ja teise valikuvõimaluse rakendamise finantsmõju, väljendatuna Schönefeldi prognoositava kasumimarginaalina aastatel 2003–2012 (miljonites eurodes)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kasumimarginaal ilma odavlendude strateegia rakendamiseta (1. valik)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasumimarginaal odavlendude strateegia rakendamise korral (pessimistlik stsenaarium, 2. valik)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasumimarginaal odavlendude strateegia rakendamise korral (realistlik stsenaarium, 3. valik)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: FBSi finantsplaan.

(159) Eespool esitatud hinnangud tuletati nii realistliku kui ka pessimistliku stsenaariumi puhul konsultandi koostatud prognoosidest lisanduva odavlennuliikluse kohta. Need hinnangud kinnitavad üldjuhul, et odavlendude strateegia tulemusel oleks finantsolukord soodsam kui vastupidises olukorras, mil FBS jätkab keskendumist tavapärastele lennuettevõtjatele. FBS toodaks tõepoolest kuni 2012. aastani märkimisväärset kahjumit, juhul kui ta otsustaks

([39]) Näiteks soovitas konsultant rajada lennujaama kiirtoitlustuskoha, et reageerida suure hulga odavlende kasutavate reisijate nõuetele.

1. valiku kasuks, kusjuures kahjum eriti ei väheneks. Odavlendude strateegia puhul võib seevastu oodata, et see toob kaasa kahjumi märgatava ja pideva vähenemise ning taastab realistliku stsenaariumi rakendumise korral alates 2009. aastast kasumlikkuse.

(160) Seepärast oleks turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest keskmise kuni pika aja jooksul, näinud konsultandi uuringu järeldustes ja FBSi enda prognoosides kindlat alust, mille põhjal teha strateegiline otsus. Nimelt oleks sellisel turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril olnud mõistlik valida pigem 1. kui 2. valikuvõimalus.

Esimese eksperdi uuring

(161) Nagu juba öeldud, tellis FBS auditeerimisfirmalt […] (edaspidi „esimene ekspert") uuringu, et teha stressitest teabe alusel, mis oli FBSile odavlendude strateegia rakendamise otsuse tegemise ajal kättesaadav (edaspidi „esimese eksperdi uuring"). See uuring jõudis 2007. aastal lõpule järeldusega, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori vaatenurgast oli mõistlik rakendada odavlendude strateegiat ja kehtestada asjakohased tasumäärad ehk 2004. aasta tasumäärad. Esimene ekspert võttis oma analüüsi tegemisel aluseks mitmeid 2003. aastast pärit dokumente, eelkõige rahastamiskava, mille FBS oli kokku pannud aastateks 2004–2012, ja erinevad dokumendid, mille konsultant oli koostanud FBSi jaoks korraldatud uuringu raames.

(162) Esimese eksperdi järeldused on kooskõlas konsultandi uuringu järeldustega. Ehkki esimese eksperdi uuring ei ole komisjoni teostatava hindamise seisukohast oluline, on see veel üks tegur, mis kinnitab, et turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril oleks olnud mõistlik valida pigem 1. kui 2. valikuvõimalus.

Järeldus

(163) Eespool öeldut arvesse võttes on jõutud järeldusele, et turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest keskmise kuni pika aja jooksul, oleks FBSi asemel tegutsedes olnud mõistlik valida 2003. aastal pigem 1. kui 2. valikuvõimalus.

7.2.2. 3. valikuvõimalus vs. 1. ja 2. valikuvõimalus

(164) Nagu juba märgitud, oleks üks FBSi valikuvõimalus olnud Schönefeld sulgeda (3. valikuvõimalus) vähemalt kuni BERi avamiseni. FBSil oli võimalus teha selline otsus peale 2003. aasta (mil FBS otsustas kasutusele võtta odavlendude strateegia) ka varem ja hiljem. Olemasolevatest dokumentidest ilmneb, et FBS ei olnud seda valikuvõimalust kunagi tõsiselt kaalunud, vähemalt mitte pärast kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu sõlmimist 1992. aastal. Ka ei analüüsitud sellise valikuvõimaluse kasutamise eeliseid konsultandi uuringus.

(165) Et hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ja kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv arukas investor oleks pidanud seda valikuvõimalust 1. ja 2. valikuvõimalusest tulutoovamaks, on oluline võtta arvesse BERi projekti. Nagu on märgitud põhjenduses 14, hakati Berliini ühise lennujaama rajamist kavandama 1992. aasta jaanuaris ja 20. juunil 1993 teatati, et Schönefeldist lõunasse jääv piirkond, mis külgneb praeguse lennujaamaga, on üks võimalikke uue BERi taristu asukohti. Seepärast oli tõik, et Schönefeldist võib saada Berliini uue ühise lennujaama asukoht, juba 1992.–1993. aastal midagi enamat kui pelgalt kaugema tuleviku võimalus. Lepinguga, millele föderaalvalitsus ning Berliini ja Brandenburgi liidumaad 28. mail 1996 alla kirjutasid, sai sellest võimalusest fakt, mida ei ole sest saati kunagi kahtluse alla seatud.

(166) Eelneva taustal oleks Schönefeldi sulgemisel olnud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori vaatenurgast mitmeid suuri miinuseid. Kõigepealt tuleks meelde tuletada, et kui Tempelhofis oli käsil tegevuse järkjärguline lõpetamine, siis Tegel oli alates 1990. aastatest tegutsenud järjest enam oma läbilaskevõime piiril ja – nagu on näha tabelist 1 – selle liiklus on sellest ajast märkimisväärselt suurenenud ([40]). Tegel ei oleks kogu Berliini piirkonna liiklusmahuga mingil juhul suutnud toime tulla. Schönefeld oli tarvilik selleks, et tagada Berliinis piisav lennujaamade läbilaskevõime, ja selle sulgemine oleks kaasa toonud suure kitsikuse. Aastatel 1991–2003 kasutas Schönefeldi 13–20 % kõikidest Berliini lennureisijatest. Schönefeldi oli eriti vaja tipphooaegadel, st ajal, mil Berliinist tehti palju tellimuslende. Peale selle oli Schönefeld tähtis ka kaubalendude jaoks, sest erinevalt Tegelist oli sel ööpäevaringne tegevusluba, tänu millele sai seda kasutada öisteks lendudeks. Lisaks ei olnud Tegelit ja Tempelhofi võimalik piisavalt laiendada, et ületada pikas plaanis läbilaskevõime piirangud ([41]).

([40]) Liiklus Tempelhofis oli tollal võrreldes liiklusega Berliini kahes teises lennujaamas väga piiratud.
([41]) Vt põhjendused 9 ja 14.

(167) Lisaks oli Schönefeldil endal tohutult rakendamata läbilaskevõimet, tänu millele ta oleks suutnud lisanduva liiklusega toime tulla. Nagu on näha tabelist 1, võimaldas Schönefeldi olemasolu Berliini liiklusel aja jooksul märkimisväärselt kasvada, eriti pärast odavlendude strateegia kasutuselevõttu 2003. aastal. Aastatel 2003–2006 suurenes Berliini lennuliiklus 13,3 miljonilt reisijalt 18,4 miljonile reisijale ja enam kui 80 % sellest kasvust tuli Schönefeldi arvel. Seepärast ei oleks Schönefeldi sulgemine jätnud Berliini ilma mitte üksnes märkimisväärsest osast olemasolevast liiklusest, vaid ka erakordsest võimalusest seda liiklust suurendada.

(168) Väljavaade, et lennujaama sulgemine võib piirkonnas, kus lennujaam asub, kaasa tuua läbilaskevõime nappuse ja piirata lennuliikluse suurendamise võimalusi, ei pruugi iseenesest panna turumajanduse tingimustes tegutsevat arukat investorit, kes juhindub pigem kasumlikkusest kui riigi poliitika eesmärkidest, lennujaama sulgemisest loobuma. Käesoleval juhul oleks aga Schönefeldi sulgemine ning selle mõju Berliini piirkonna lennujaamataristu üldisele läbilaskevõimele ja seeläbi kogu liiklusele selles piirkonnas halvendanud liiklust BERis kui Berliini piirkonna tulevases ühises lennujaamas kohe selle tegutsema hakkamisel. Schönefeldi sulgemise korral oleks BER alustanud oma tegevust märksa viletsamates äritingimustes, st palju hõredama liiklusega kui Schönefeldi käigushoidmise korral. See asjaolu oleks hoidnud turumajanduse tingimustes tegutsevat arukat investorit FBSi asemel Schönefeldi sulgemast, sest see oleks mõjutanud ettevõtte kasumlikkust.

(169) Kui Schönefeld oleks suletud enne BERi avamist, oleks FBS pidanud üles ehitama ka kogu BERi liikluse. Ta oleks pidanud keelitama Tegelist lende tegevaid lennuettevõtjaid viima oma tegevus üle uude lennujaama (selle asemel et see lihtsalt seisma panna) ja veenma lennuettevõtjaid, kes seni Berliinist lende ei sooritanud, alustama seal oma tegevust. See oleks olnud tunduvalt ebasoodsam olukorrast, kus Schönefeld oleks BERi avamise ajal endiselt tegutsenud. Viimati nimetatud stsenaariumi kohaselt moodustuks märkimisväärne osa uue lennujaama liiklusest loomulikul teel lendudest, mida teevad lennuettevõtjad, kes Schönefeldis juba tegutsevad, sealhulgas need, kes on meelitatud lennujaama alates 2003. aastast odavlendude strateegia abil.

(170) Pealegi oleks Schönefeldi sulgemisel olnud BERi projektile kaugeleulatuv halduslik mõju. Lennujaama sulgemisel oleks tühistatud selle tegevusluba. Seega oleks uue lennujaama jaoks tarvis läinud hoopis uut planeerimismenetlust ja täiesti uut tegevusluba. Kui aga Schönefeld oleks oma tegevust jätkanud, oleks BERi avamiseks tulnud vaid Schönefeldi tegevusluba pikendada. See oleks tähendanud märksa lihtsamat haldusprotsessi, millega oleksid kaasnenud palju väiksemad kulud, millele oleks kulunud vähem aega ja mille puhul oleks esinenud tuntavalt vähem ebakindlust protsessi tulemuse suhtes. Täiesti uue planeerimisprotsessi ja tegevusloa puhul põhjustab suurt ebakindlust eeskätt teadmatus, milliseks kujuneb projekti keskkonnamõju hindamise tulemus. Lisaks on üldteada tõsiasi, et palju keerulisem on saada üldsuse heakskiitu uhiuue lennujaama projektile kui pelgalt juba kasutusel oleva taristu laiendamiseks.

(171) Samuti oleks tegevuse lakkamine Schönefeldis kaasa toonud koondamiskulud ning vajaduse hiljem, BERi avamisel palgata ja õpetada välja uued töötajad. See oleks põhjustanud lisakulusid ja tegevusraskusi võrreldes stsenaariumiga, mille kohaselt oleksid Schönefeldi töötajad olnud uues lennujaamas selle avamisel valmis kohe tööle asuma.

(172) Eespool kirjeldatud aspektide mõju on väga keeruline mõõta, eelkõige seetõttu, et need mõjutavad tulevase lennujaama majanduslikku olukorda lühikeses, keskmises ja pikas perspektiivis. Siiski on selge, et need mõjutavad tugevalt majanduslikke tingimusi, milles BER avatakse ja milles see lennujaam hakkab tegutsema, ning isegi selle FBSile strateegiliselt väga tähtsa projekti elujõulisust. Seepärast tuleb neid varjukülgi pidada isegi kvalitatiivsetel alustel nii tõsisteks, et neid ei suuda üles kaaluda ükskõik milline kasu, mida võiks loota Schönefeldi sulgemisest püsikulude kokkuhoiu nimel, eriti juhul, kui odavlennuliikluse suurendamise strateegia rakendamisel Schönefeldis on oodata rõõmustavaid finantstulemusi.

7.2.3. *Esialgse analüüsi tulemusel tehtud järeldus*

(173) Eespool öeldut arvesse võttes on jõutud järeldusele, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori vaatenurgast ei oleks olnud mõistlik Schönefeldi 1992. aasta ja BERi avamise vahelisel ajal ükskõik millisel hetkel sulgeda. Peale selle oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ja kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv arukas investor valinud kolmest 2003. aastal olemas olnud strateegilisest valikuvõimalusest pigem 1. valikuvõimaluse, nimelt odavlendude strateegia, kui 2. või 3. valikuvõimaluse. Selle strateegia osana oleks investor pakkunud odavlennuettevõtjatele nende Schönefeldi meelitamiseks atraktiivseid lennujaamatasusid (ja/või lennujaamatasudega seotud kulutusi leevendavaid rahalisi stiimuleid).

7.3. **Kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu (1. meede) hindamine**

(174) Kuna Schönefeld tootis jätkuvalt kahjumit, avaldas komisjon menetluse algatamise otsuses kahtlust selle suhtes, kas FBS oli toiminud turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, kui ta tasakaalustas Schönefeldi kahjumi FBSi kontserni tasandil Tegeli ja Tempelhofi tegevusega teenitud kasumiga ([42]).

(175) Kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping allkirjastati 6. augustil 1992, ammu enne Aéroports de Paris'd käsitleva kohtuotsuse ([43]) tegemist 12. detsembril 2000. Saksamaa ametiasutustel oli alust eeldada, et lennujaama taristu rahastamine ei kujutanud endast riigiabi ja seega ei olnud komisjoni vaja meetmetest teavitada. Sellest järeldub, et komisjon ei saa praegu seada riigiabieeskirjade alusel kahtluse alla nende rahastamismeetmete õiguspärasust, mis võeti enne Aéroports de Paris' kohtuotsuse tegemist, ([44]) st enne 12. detsembrit ([45]). Seepärast võis kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping kujutada endast riigiabi vaid alates kõnealusest kuupäevast. Niisiis piirdub komisjon selle meetme uurimisel ajavahemikuga, mis algab 12. detsembril 2000 ja lõpeb ametliku uurimismenetluse algatamise kuupäeval.

(176) Nagu Saksamaa selgitas, on kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingute sõlmimine kontsernide sees üldine äritava, eeskätt seoses äriühingu tulumaksu arvutamisega. Samuti on tavaline ühe kontserni eri ettevõtjate toodetud kahjumi ja kasumi tasakaalustamine ülekandmislepingu abil või lihtsalt tütarettevõtjatelt emaettevõtjale dividendide maksmise teel. Pelgalt asjaolu, et FBS sõlmis 1992. aastal kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu ning on seda senini jõus hoidnud, ei saa tähendada riigiabi.

(177) Nagu komisjon on seoses turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega juba öelnud, peab ettevõtlusega seotud investeeringute puhul jääma lai otsustamisruum. Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtteid tuleb vaatamata sellele kohaldada, kui ei ole põhjendatud kahtlust, et riigi vahendite eraldamiseks ei ole muud usutavat põhjust kui riigiabi andmine. Seda käsitlusviisi tuleb rakendada ka juhul, kui avalik-õigusliku kontserni kasumit tootev osa ristsubsideerib ükskõik millisel moel kontserni kahjumlikku osa. Eraettevõtetes juhtub see siis, kui kõnealusel ettevõttel on strateegiline kava heade väljavaadetega teenida pikaajalist tulu või kui ristsubsideerimine toob puhaskasu kontsernile kui tervikule. Kui ristsubsideerimine leiab aset avalik-õigusliku valdusettevõtja juures, võtab komisjon arvesse sarnaseid strateegilisi eesmärke ([46]).

(178) Seepärast ei saa ristsubsideerimist pidada käesoleva juhtumi puhul Schönefeldile majandusliku eelise andmiseks, kui see on osa pikaajalist tulu toovast strateegilisest kavast või kui see on kasulik FBSi kontsernile üldiselt.

(179) Kõikidel punktis 7.2.2 nimetatud põhjustel oli olnud vähemalt alates 1992. aastast – ja seega ammu enne Aéroports de Paris' kohtuotsuse tegemist – selge, et mõistlik oli hoida Schönefeld selle sulgemise asemel käigus, isegi kui lennujaam tootis aastaid kahjumit ([47]). On tõsi, et Schönefeldi sulgemine oleks põhjustanud tõsist majanduslikku kahju BERi lennujaamale (millelt kui Berliini tulevaselt ühiselt lennujaamalt oodati vähemalt pikas perspektiivis kasumit) ning oleks seadnud kahtluse alla isegi selle olulise strateegilise projekti elujõulisuse. Berliini ühise lennujaama rajamise otsust ei tehtud mitte üksnes maakasutuse planeerimise põhjal või keskkonnaalastel kaalutlustel, vaid ka oodatavat liikluse kasvu ja tulu suurenemist silmas pidades. Nagu on tunnistatud komisjoni otsuses, millega kiidetakse heaks abi andmine BERi lennujaama rahastamiseks, sõltus projekti edukus Berliini reisijate arvu oodatavast kasvust ([48]) ühises lennujaamas ([49]). Et Schönefeldi käigus hoida – võimaluse korral eesmärgiga muuta see kasumlikuks lennujaamaks (esmalt veendes lennuettevõtjaid viima oma tegevus üle Schönefeldi ja seejärel rakendades odavlendude strateegiat) –, oli vaja tagada lennujaama elujõulisus, kasutades selle rahastamiseks osa

([42]) Menetluse algatamise otsuse punktid 69–71.
([43]) Otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-3929), mida on kinnitatud otsusega kohtuasjas C-82/01 P: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-9297, punktid 75–79).
([44]) Meetme võtmise kuupäevana käsitatakse selle õiguslikult siduva dokumendi kuupäeva, millega riigi ametiasutused kohustavad kohaldama abisaaja suhtes vaatlusalust meedet. Vt otsus kohtuasjas T-358/94: Compagnie Nationale Air France *vs.* komisjon. (EKL 1996, lk II-2109, punkt 79); otsus kohtuasjas T-109/01: Fleuren Compost BV *vs* komisjon (EKL 2004, lk II-127, punkt 74); otsus liidetud kohtuasjades T-362/05 ja T-363/05: Nuova Agricast *vs.* komisjon (EKL 2008, lk II-297, punkt 80) ning otsus liidetud kohtuasjades T-427/04 ja T-17/05: Prantsusmaa ja France Télécom *vs.* komisjon (EKL 2009, lk II-4315, punkt 321).
([45]) Otsus C 38/2008, 3. oktoober 2012 (Saksamaa Müncheni lennujaama 2. terminali rahastamismehhanismid) (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), põhjendused 74–81.
([46]) Komisjoni teatis liikmesriikidele (EÜT C 307, 13.11.1993, lk 3) – EMÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning komisjoni direktiivi 80/723/EMÜ (EÜT L 195, 29.7.1980, lk 35) (liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse kohta) artikli 5 kohaldamise kohta riigi osalusega äriühingute suhtes tootmissektoris, põhjendus 29.
([47]) Vt joonealune märkus 42.
([48]) Vt eelkõige juhtumi NN 25/09 (ex N 167/09) puhul tehtud otsuse põhjendus 82.
([49]) Vt eelkõige juhtumi NN 25/09 (ex N 167/09) puhul tehtud otsuse põhjendus 78.

Tegeli ja Tempelhofi toodetud kasumist. Seepärast on ristsubsideerimine käesoleva juhtumi puhul osa strateegilisest kavast, mille rakendamisel on head väljavaated teenida pikaajalist tulu, ning võrreldes vastupidise olukorraga, kus Schönefeld oleks kinni pandud, toob see pika aja jooksul igal juhul kasu kogu FBSi kontsernile. FBS võis loota, et see pikaajaline kasu – Berliini linnastu uue ühise lennujaama edukas avamine ja kasumlik käitamine (pluss prognoositud kasum, mis teenitakse Schönefeldi käitamisega pärast odavlendude strateegia mõneaastast rakendamist) – ületab Schönefeldis enne BERi avamist kogunenud kahjumi.

(180) Seepärast ei ole FBSi kontsern andnud Schönefeldile kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu sõlmimise ja jõus hoidmisega ning Schönefeldi käigus hoidmisega mingit majanduslikku eelist ([50]). Järelikult ei kaasne kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise lepingu sõlmimise ja elluviimisega alates 12. detsembrist 2000 riigiabi.

7.4. **FBSi ja eri lennuettevõtjate vahelised lepingud: sissejuhatavad märkused**

(181) Enne FBSi ja eri lennuettevõtjate vaheliste lepingute hindamist on kasulik esitada mitu sissejuhatavat märkust, eriti kui pidada silmas Üldkohtu otsust Charleroi kohtuasjas (edaspidi „Charleroi kohtuotsus"), ([51]) mis tehti pärast käesoleva juhtumiga seotud ametliku uurimismenetluse algatamist.

7.4.1. *Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamine FBSi ja eri lennuettevõtjate vaheliste lepingute suhtes*

(182) Teatavad kolmandad isikud väitsid sisuliselt, et vaatlusaluste lepingutega anti asjaomastele lennuettevõtjatele majanduslik eelis, sest nende lepingute alusel pakutavad tingimused erinesid Schönefeldis lennujaamatasude suhtes kohaldatavatest üldeeskirjadest või kuna kõikidele lennuettevõtjatele ei pakutud võrdselt samu tingimusi.

(183) Nende väidetega tõstatatakse järgmine oluline küsimus: kui riigi osalusega ettevõtte käitatavas lennujaamas on olemas avaldatud lennujaamatasude süsteem ja kui lennujaama käitaja vähendab neid tasusid või pakub rahalisi stiimuleid, millel on sama mõju kui tasude vähendamisel, ([52]) siis kas sellised allahindlused ja stiimulid ([53]) annavad iseenesest ja igas olukorras asjaomastele lennuettevõtjatele majandusliku eelise?

(184) Vastus sellele küsimusele on „ei". Charleroi kohtuotsuses, mis käsitles eeskätt allahindlust, mida Vallooni piirkond pakkus lennuettevõtjale lennujaamas, mille lennujaamatasude kehtestamise eest piirkond vastutas, ütles Üldkohus järgmist: „Üksnes asjaolu, et antud juhul on Vallooni regioonil määrusandlik pädevus lennujaamatasude kehtestamiseks, ei välista, et nimetatud allahindluste süsteemi uurimisel tuleb lähtuda turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõttest, kuna sellise süsteemi võib sisse seada eraõiguslik ettevõtja" ([54]). Sellest järeldub, et lennujaamatasude vähendamisega (või lennuettevõtjalt lennujaama käitajale suunatud netorahavooge kahandavate rahaliste stiimulite pakkumisega) ei anta automaatselt majanduslikku eelist. Et kindlaks määrata, kas nende allahindluste ja stiimulitega antakse majanduslik eelis, tuleb hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ja kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv arukas investor oleks olnud nõus pakkuma asjaomasele lennuettevõtjale samalaadseid allahindlusi ja stiimuleid ([55]).

(185) Lennujaama käitaval turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril võib olla hulk põhjuseid, miks mitte pakkuda kõikidele lennuettevõtjatele samu tingimusi. Eelkõige võib olla mõistlik pakkuda rahalisi eristiimuleid (sh

([50]) Eeldades, et Schönefeldi lennujaama saab pidada FBSi kontserni kuuluvaks ettevõtjaks, kuigi tegemist ei ole eraldiseisva juriidilise isikuga, ja et lennujaam võis saada FBSilt riigiabi.

([51]) Otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair Ltd *vs.* komisjon (EKL 2008, lk II-3643).

([52]) Näiteks maksed või allahindlused uue lennuliini avamisel või lendude sageduse suurendamisel või turustamistoetused, millega kaetakse osa lennuettevõtja turustuskuludest, mis tekivad näiteks uue lennuliini avamisel.

([53]) Neid stiimuleid pakutakse kahepoolsete lepingute kaudu või rahaliste stiimulite pakkumise skeemidega, mille aluseks on sellised näitajad nagu reisijate arv ja mis on kirjas mingis juriidilises dokumendis, näiteks tasumäärade dokumendis.

([54]) Charleroi kohtuotsuse punkt 101.

([55]) Komisjon rakendas sarnast lähenemist oma 24. mai 2011. aasta otsuses C(2011) 3497 (final) algatada ametlik uurimismenetlus seoses juhtumiga SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Rumeenia – Timisoara rahvusvaheline lennujaam – Wizz Air (ELT C 270, 13.11.2011, lk 11). Vt ka põhjendus 129, kus komisjon on öelnud, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale on vajalik hinnata, kas eraõiguslik lennujaama käitaja oleks sõlminud sarnastel asjaoludel samad või sarnased ärikokkulepped kui Timisoara lennujaam, võttes eeskätt arvesse kokkulepete sõlmimise päeval olemas olnud teavet ja eeldatavat arengut.

turustamistoetuste näol) ja teha avaldatud lennujaamatasude puhul allahindlusi nendele lennuettevõtjatele, kes toovad lennujaama palju reisijaid. Neid soodsaid tingimusi on võimalik objektiivselt põhjendada eeldatava lisaliiklusega ja lennundusvälise tuluga, mida see lisaliiklus toob ([56]). Veel üks põhjendus on see, et lennuettevõtja makstud lennujaamatasude marginaal reisija kohta võib olla reisijate arvu arvesse võttes absoluutarvudes märkimisväärne, isegi kui allahindluste tegemine ja rahaliste stiimulite pakkumine seda vähendab.

(186) Turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor võib võtta lennujaama käitamisel arvesse mitut tegurit, et määrata kindlaks lennuettevõtjatele pakutavad tingimused. Nende tegurite hulka ei kuulu mitte üksnes eeldatav lisaliiklus, vaid ka aeg, millal lennuettevõtjaga lepingu üle läbirääkimisi peetakse (ja lennujaama olukord sel ajal, eriti läbilaskevõime rakendamine), liinid, mida lennuettevõtjal on kavas käitada, ([57]) lennuettevõtja nõuded lennujaamas tegutsemise kohta, lennujaamas nõutavad teenused ja nende laad, surve, mida lennuettevõtjad läbirääkimiste ajal avaldavad ([58]) jne.

(187) Seepärast on põhjendatud, et lennujaama käitav, turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor pakub lennujaamatasude ja rahaliste stiimulite puhul eri lennuettevõtjatele erinevaid tingimusi kas kahepoolsete lepingute kaudu või allahindluste tegemise ja rahaliste stiimulite pakkumise skeemide abil, mis on lisatud tasude kehtestamise kohta koostatud juriidilistesse dokumentidesse ([59]). Et hinnata, kas selliste allahindluste ja rahaliste stiimulitega antakse majanduslik eelis, tuleb välja selgitada, kas lennujaama käitaja võis nende pakkumiste kohta otsuse tegemisel põhjendatult eeldada, et kõnealune otsus osutub kasumlikuks või teisisõnu, et see toob kaasa suurema kasumi (või väiksema kahjumi), kui õnnestuks saavutada vastupidises olukorras.

(188) Kui vaadelda tingimusi, mida lennujaama käitajad pakuvad lennuettevõtjatele kahepoolsete lepingutega (nt eritoetus uue lennuliini avamiseks) ja mis ei tulene avaldatud tasumääradega kaasnevatest üldistest allahindluste või rahaliste stiimulite pakkumise skeemidest, ei ole – vastupidiselt sellele, mida on väitnud teatavad kolmandad isikud – turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril mingit põhjust tagada, et sellised tingimused põhineksid kõikide lennuettevõtjate suhtes kohaldataval üldiste ja läbipaistvate kriteeriumide kogumil. Pidades lennuettevõtjaga läbirääkimisi kahepoolse lepingu üle, oodatakse turumajanduse tingimustes tegutsevalt arukalt investorilt, et ta võtaks arvesse pigem kõiki lennuettevõtja pakutavate teenuste asjaomaseid omadusi, mitte eelnevalt kindlaks määratud läbipaistvaid kriteeriume, mis võivad jätta talle läbirääkimisteks vähem ruumi. Seepärast on teatavate kolmandate isikute märkused selle kohta, et FBSi pakutud allahindlused ja rahalised stiimulid ei olnud siinse juhtumi puhul läbipaistvad, turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisel ebaolulised.

7.4.2. 2004. aasta tasumäärade ning FBSi ja eri lennuettevõtjate vaheliste kahepoolsete lepingute seaduslikkus liikmesriigi õiguse alusel

(189) Küsimus, kas 2004. aasta tasumäärad jõustusid liikmesriigi õiguse kohaselt, on küll Saksa õiguse raames tähtis, ent turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisel ebaoluline. Asjaolu, et üldiselt kohaldatavate lennujaamatasude puhul tehti allahindlust või et samaväärse toimega rahalist stiimulit pakuti kahepoolse lepinguga, mitte avaldatud tasumääradega kaasneva üldise skeemi kaudu, ei ole tegelikult esmajärguline. Turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor võib teha allahindlusi või pakkuda stiimuleid mõlema mehhanismi kaudu ja sellise otsuse kasumlikkus ei sõltu valitud mehhanismist. Seepärast on tarbetu küsimus, kas tingimused, mida FBS pakkus teatavatele lennuettevõtjatele, tulenesid pelgalt kehtivate tasumäärade kohaldamisest või kahepoolsetest lepingutest.

([56]) St tulud, mis lähevad lennujaama käitajale autoparklate, poodide, restoranide jm kaubandustegevuse suurenemisel, mille põhjuseks on reisijate arvu kasv.

([57]) Eri liinid võivad meelitada ligi eri profiiliga reisijaid, eriti lennujaamades ilmneva ostukäitumise poolest, ja pakuvad seega lennujaamale võimaluse teenida lennundusvälist tulu. Seepärast võivad kaks erinevat lennuliinide paketti avaldada lennujaama käitaja kogunevale tulule erinevat mõju.

([58]) Kuna odavlennuettevõtjate eesmärk on pakkuda oma klientidele võimalikult madalaid piletihindu, avaldavad nad üldjuhul lennujaama käitajatele väikeste lennujaamatasude saavutamiseks rohkem survet kui tavapärased lennuettevõtjad.

([59]) Nagu reisijate hulga põhine allahindlus ning sageduspõhise stiimuli ja sihtkohapõhise stiimuli pakkumise skeemid, mis kaasnesid 2004. aasta tasumääradega.

(190) Selle kõrval on sama ebaoluline küsimus, kas FBSil oli liikmesriigi õiguse alusel õigus sõlmida kahepoolseid lepinguid, milles kehtestatakse kohaldatavatest tasumääradest kõrvale kalduvad tingimused ([60]). Üldkohus ütles Charleroi kohtuotsuses järgmist: „… ei ole abi andja käitumise kooskõla siseriikliku õigusega asjaolu, mida peaks arvestama selle küsimuse üle otsustamisel, kas abi andja tegutses vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõttele või andis EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikega 1 vastuolus oleva majandusliku eelise" ([61]).

7.4.3. *Tegelis tegutsevatele lennuettevõtjatele pakutud tingimuste mõju*

(191) Teatavad huvitatud isikud väitsid oma märkustes, et Tegelis tegutsevad lennuettevõtjad toetasid väikeste lennujaamatasude ja muude soodsate tingimuste kaudu Schönefeldis tegutsevaid lennuettevõtjaid. See väidetav ristsubsideerimine tulenes asjaolust, et FBS tasakaalustas Schönefeldi väikeste lennujaamatasude mõju Tegeli suurte tasudega.

(192) Nendes märkustes eeldati, et Schönefeldis pakutud tingimuste puhul ei oleks olnud tegemist riigiabiga üksnes juhul, kui need oleksid olnud võrdsed tingimustega, mida pakuti Tegelis.

(193) Nii see aga ei ole. Esiteks on Tegelil ja Schönefeldil lennujaamatasude kõrval ka palju muid erinevusi, eriti seoses lennujaama taristu laadiga ja lennujaama kaugusega kesklinnast. Seepärast ei asenda nad teineteist kõige paremini. Seda tõestab enne odavlendude strateegia rakendamist tehtud ebaõnnestunud katse veenda lennuettevõtjaid viima oma tegevus üle Tegelist Schönefeldi.

(194) Pealegi ei sunni keegi lennuettevõtjaid tegema oma lende Tegelist või Schönefeldist. Nende valikute kõrval on lennuettevõtjatel veel kaks võimalust: jätta Tegelist ja Schönefeldist lennud tegemata või teha nendest lennujaamadest lende vähem (ning kasutada oma lennukit ja meeskonda liinidel, mis saavad alguse mujalt kui Berliinist, kuivõrd odavlennuettevõtjad on tõestanud oma võimet kohandada muutuvates turutingimustes kiiresti oma suutlikkust). Seepärast võib FBSi mis tahes katse kehtestada Schönefeldist lendude tegemist kaaluvale lennuettevõtjale samad tingimused, mis kehtivad Tegelis, lõppeda lihtsalt sellega, et see lennuettevõtja loobub oma plaanidest ning otsustab jätta lendamata nii Schönefeldist kui ka Tegelist või vähendada oma Berliinist tehtavate lendude arvu.

(195) Seepärast ei olnud turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril mingit põhjust võtta Schönefeldi lennujaamatasude taseme kindlaksmääramisel arvesse Tegelis valitsevaid tingimusi. Jätkates sama mõttekäiku ning võttes arvesse Tempelhofi piiratud majanduslikku tähtsust ja selle lennujaama tegevuse kokkutõmbamist või lakkamist, ei olnud turumajanduse tingimustes tegutseval arukal investoril mingit põhjust võtta Schönefeldi lennujaamatasude taseme kindlaksmääramisel arvesse Tempelhofis valitsevaid tingimusi.

7.4.4. *Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamine lennujaama ja lennuettevõtjate vaheliste lepingute suhtes*

(196) Komisjon märgib, et vaatlusaluseid lepinguid tuleb käsitleda käesoleval juhul osana odavlendude strateegia rakendamisest, mis pidi tooma Schönefeldile keskmises ja pikas perspektiivis häid tulemusi.

(197) Et hinnata, kas mõnega neist lepingutest on antud majanduslik eelis, on vaja analüüsida, kas turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor oleks eeldanud lepingu sõlmimise päeval, et leping toob suurema kasumi, kui oleks muidu saavutatud. Seda suuremat kasumit mõõdetakse kui erinevust lepinguga kaasneva eeldatava lisatulu (st lepingu sõlmimise korral teenitava tulu ja lepingu sõlmimata jätmise korral teenitava tulu vahe) ja lepinguga seoses tekkivate eeldatavate lisakulude (st lepingu sõlmimise korral tekkivate kulude ja lepingu sõlmimata jätmise korral tekkivate kulude vahe) vahel, kohaldades tekkivate rahavoogude suhtes asjakohast diskontomäära.

(198) Lisaks tuleb selles analüüsis arvesse võtta kõiki tehinguga seonduvaid lisatulusid ja -kulusid. Eri elemente (lennujaamatasude puhul tehtavad allahindlused, turustamistoetused, muud rahalised stiimulid) ei tohiks hinnata eraldi.

([60]) See küsimus tõstatub eelkõige seoses easyJeti 2003. aasta lepinguga, mis sõlmiti ajal, mil kohaldati 2003. aasta tasumäärasid ja milles kalduti selgelt kõrvale nende tasumäärade puhul sätestatud tingimustest (vt põhjendus 42). Lisaks sõlmiti esimene leping Ryanairiga, esimene leping Germanwingsiga ning lepingud Volare ja V-Birdiga ajal, mil kohaldati 2003. aasta tasumäärasid, ning neis lepingutes nähti ette toetused, mis ei olnud tasumäärade raames sätestatud (vt põhjendus 48). Samamoodi sõlmiti lepingud ettevõtjatega Aer Lingus, Icelandair ja Norwegian Air Shuttle ajal, mil kohaldati 2004. aasta tasumäärasid, ning neis lepingutes nähti – ilma et see oleks olnud kehtestatud tasumäärade raames – ette, et FBS maksab toetusi, millega kaetakse osa asjaomaste lennuettevõtjate turustuskuludest (vt põhjendus 49).

([61]) Charleroi kohtuotsuse punkt 98.

Charleroi kohtuotsuses on öeldud järgmist: „… erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on oluline käsitleda äritehingut tervikuna, et teha kindlaks, kas riiklik üksus ja tema poolt kontrollitav üksus käitusid koosvõetuna kui turumajanduse tingimustes tegutsevad mõistlikud ettevõtjad. Vaidlusaluste meetmete hindamisel peab komisjon arvestama kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti…" ([62]).

(199) Eeldatav lisatulu peab hõlmama eelkõige lennujaamatasudest saadavat tulu, võttes arvesse allahindlusi, lepinguga eeldatavasti tekkivat lisaliiklust ning lisaliiklusega eeldatavasti kaasnevat lennundusvälist tulu. Eeldatavad lisakulud peavad kätkema eelkõige kõiki lisanduvaid tegevus- ja investeerimiskulusid, mis ei oleks ilma lepinguta tekkinud, nagu ka turustamistoetuste ja muude rahaliste stiimulitega seotud kulusid.

7.5. **EasyJeti 2003. aasta lepingu (2. meede) hindamine**

(200) EasyJeti 2003. aasta leping sõlmiti enne 2004. aasta tasumäärade jõustumist esialgu kümneks aastaks võimalusega pikendada lepingut veel kümneks aastaks.

(201) Saksamaa on esitanud tõendid projekti finantsväljavaadete kohta, mis põhinesid eelkõige prognoosil, mille FBS oli teinud 17. detsembril 2003, st enne FBSi ja easyJeti vahelise lepingu sõlmimist 19. detsembril 2003 (vt põhjendus 37). FBS eeldas, et lepinguga suureneb tegevuskasum ajavahemikul 2004–2012 igal aastal ja et 2010. aastal jõutakse tegevusega kasumisse.

Tabel 9

FBSi prognoos easyJeti 2003. aasta lepinguga kaasneva lisakasumi kohta (miljonites eurodes)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tegevuskasum easyJeti lepingu sõlmimata jätmise korral	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lisanduv tegevuskasum easyJeti lepingu sõlmimise korral	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Konsolideeritud tegevuskasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(202) Komisjon on seisukohal, et see prognoos ja selle koostamisel kasutatud eeldused olid kindel alus, mille põhjal allkirjastada easyJeti 2003. aasta leping.

(203) EasyJeti 2003. aasta lepinguga kaasneva lennuliikluse prognoosimisel võeti aluseks nende lennukite arv, mille easyJet paneb lepingu kohaselt aja jooksul sooritama lende Schönefeldist, ja […] %line täituvus, mis tundub olevat odavlennuettevõtjate tavapärast täituvust silmas pidades usutav.

(204) Äriplaanis võeti arvesse kõiki asjakohaseid prognoositud lisakulusid ja -tulusid, sealhulgas lennundusega seotud ja lennundusväliseid kululiike, ning easyJetile pakutud rahaliste stiimulitega seotud kulusid. Prognoosimisel arvestati eelkõige lepinguga eeldatavasti lisanduvat liiklust ja lepingu tingimusi.

(205) Et teha sellele strateegilisele otsusele stressitest, palus FBS lõpuks auditeerimisfirmal […] (edaspidi „teine ekspert") hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ja kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv arukas investor oleks selle lepingu 2003. aastal sõlminud. See hindamine (edaspidi „teise eksperdi uuring"), mis hõlmas ka teiste lennuettevõtjatega sõlmitud lepinguid, viidi lõpule 2007. aastal.

(206) Teine ekspert tugines oma easyJeti 2003. aasta lepingu analüüsis põhjenduses 158 juba nimetatud FBSi prognoosidele.

(207) Teine ekspert kontrollis põhjalikult FBSi kulude ja tulude prognoosi usaldusväärsust ning kohandas lepingu sõlmimise ajal olemas olnud teavet aluseks võttes FBSi esitatud eeldusi, kui ta leidis, et need ei olnud asjakohased.

([62]) Charleroi kohtuotsuse punkt 59.

(208) Näiteks kohandas teine ekspert äriplaani, et lisada sellesse […] miljoni euro suurune investeerimiskulu seoses easyJeti jaoks B-terminalis lisaväravate rajamisega. Lisaks tegi ta kohandusi, kajastamaks asjaolu, et FBSi prognoosid põhinesid easyJeti lepingu kavandil, mis oli allkirjastatud lepingust pisut erinev. Seega kohandas teine ekspert äriplaani, et viia see täielikult vastavusse allkirjastatud lepingu tingimustega.

(209) Veel arvutas teine ekspert ajavahemikuks 2004–2007 välja easyJeti 2003. aasta lepingu nüüdispuhasväärtuse (NPV) seisuga 30. detsember 2003, võttes aluseks FBSi prognoosid, mida oli kohandatud eespool kirjeldatud viisil. Prognoositavate rahavoogude (nii sissetulevate kui ka väljaminevate) aegridade NPV määratakse kui asjaomase ajavahemiku üksikute prognoositavate rahavoogude diskonteeritud summa. NPV on tavaline vahend, mida ettevõtjad kasutavad projekti kasumlikkuse hindamisel. Teine ekspert arvutas kuni lepingu lõppemiseni iga aasta lõpu seisuga välja easyJeti 2003. aasta lepingu nüüdispuhasväärtuse kogusumma. Selleks leidis ta klassikalise finantsvarade hindamise mudeli alusel rahavoogude diskonteerimiseks kohaldatava diskontomäära, ([63]) nii et see määr kajastas tõepäraselt FBSi 2003. aasta kapitalikulusid.

(210) Saadud NPVd on esitatud tabelis 10.

Tabel 10

EasyJeti 2003. aasta lepinguga seoses prognoositud rahavoogude NPV

NPV kogusumma aasta lõpus (30. detsembri 2003. aasta väärtusega)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NPV (miljonites eurodes)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: teise eksperdi uuring.

(211) Need NPVd on kõik positiivsed ja kinnitavad, et easyJeti 2003. aasta lepingu sõlmimine oli mõistlik.

(212) Teine ekspert märkis oma aruandes, et FBS ei olnud võtnud 2003. aastal lepingu sõlmimise hindamisel arvesse seda, millist mõju avaldab leping BERi lennujaamale sellisel kujul, nagu see algul sõlmiti (st kehtivusega kümme aastat võimalusega pikendada seda veel kümneks aastaks). Nagu teine ekspert märkis, oli easyJeti 2003. aasta leping selle algsel kujul kohaldatav veel mitu aastat pärast BERi avamist, mis oli kavandatud 2011. aastasse. Pealegi olid selles lepingus sätestatud tingimused, mis olid ilmselgelt soodsamad BERi jaoks kavandatud üldiste tasude raames ette nähtud tingimustest, mida oleks kohaldatud BERi avamisel. Teise eksperdi sõnul valitses seetõttu oht, et easyJeti 2003. aasta lepingu olemasolu tulemusel võisid teised lennuettevõtjad avaldada FBSile suurt survet, et vähendada erinevust BERis kehtivate üldiste tasude ja easyJetiga kokku lepitud tasude vahel. 2003. aastal oli see siiski väga kauge oht, mida ei olnud võimalik odavlendude turu kiiret arengut silmas pidades mingi kindlusega ette näha, ammugi siis mõõta. See oht ei saanudki tegelikkuseks. EasyJeti 2003. aasta leping asendati easyJeti 2007. aasta muutmislepinguga, mis pidi BERi avamisel lõppema.

(213) Seepärast kinnitatakse teise eksperdi uuringus, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor oleks easyJeti 2003. aasta lepingu sõlminud.

(214) Kokkuvõttes ei kaasne easyJeti 2003. aasta lepinguga riigiabi.

([63]) Finantsvarade hindamise mudeli kohaselt kasutatakse diskontomäära „ra" kindlaksmääramiseks järgmist valemit:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
kus:
rrf = riskivaba tagatise tulumäär
rm = turu üldine eeldatav tulumäär
Ba = vara beeta.

7.6. **Teiste lennuettevõtjatega sõlmitud lepingute (3. meede) hindamine**

(215) FBSi otsused sõlmida lepingud lennuettevõtjatega Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle ja Aer Lingus põhinesid samuti lisaliikluse ning lisakulude ja -tulude prognoosidel, millest nähtus, et nende lepingute sõlmimine on kasulik.

(216) Iga lepingu puhul lähtuti liikluse prognoosimisel lennuettevõtja kavandatud lendude arvust ja põhjendatud eeldustest nende täituvuse kohta. Neis prognoosides võeti arvesse kõiki asjakohaseid ennustatavaid lisakulusid ja -tulusid, sealhulgas lennundusega seotud ja lennundusväliseid kululiike, ning FBSi poolt lennuettevõtjatele pakutud rahaliste stiimulitega seotud kulusid.

(217) Nagu easyJeti 2003. aasta lepingu puhul, tehti ka FBSi prognoosidele stressitest, mille teostas teine ekspert. Stressitestide tulemusena leiti, et kõnealuste lennuettevõtjatega lepingute sõlmimine toob iga lepingu puhul igal lepingu kehtivuse aastal ikkagi kaasa lepingu lisakulusid ületava lisatulu (hoolimata teistest, konservatiivsematest järeldustest). Selle järelduseni jõudmiseks analüüsis teine ekspert kõnealuseid kohandatud prognoose aluseks võttes igat lepingut viisil, mis oli täielikult kooskõlas punktides 7.4.4 ja 7.5 kirjeldatud metoodikaga. Teine ekspert tugines läbivaatamisel ja kohanduste tegemisel üksnes nendele andmetele ja prognoosidele, mis olid FBSile kättesaadavad lepingu sõlmimise võimaluse hindamise ajal.

(218) Tabelis 11 on esitatud lepingute kohaldamisperioodi NPVd, mille teine ekspert arvutas lepingu sõlmimise ajal välja neist üheksast lepingust kaheksa kohta.

Tabel 11

FBSi ja eri lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute NPVd

Lennuettevõtja/leping	Lepingu kohaldamise aeg	NPV lepingu kestuse ajal (eurodes)
Ryanair (esimene leping)	1. mai 2003 – 30. aprill 2004	[…]
Ryanair (teine leping)	1. mai 2003 – 30. aprill 2008	[…]
Germanwings (esimene leping)	26. oktoober 2003 – 31. oktoober 2006	[…]
Germanwings (teine leping)	1. mai 2004 – 30. aprill 2008	[…]
Volare	26. oktoober 2003 – 31. märts 2007	[…]
Icelandair	6. juuni 2004 – 31. märts 2009	[…]
Norwegian Air Shuttle	29. märts 2004 – 31. märts 2009	[…]
Aer Lingus	30. märts 2004 – 31. märts 2009	[…]

Allikas: teise eksperdi uuring.

(219) Nagu sellest tabelist näha, on kõik NPVd positiivsed. Seepärast oleks turumajanduse tingimustes tegutseval ja kasumlikkuse väljavaadetest juhinduval arukal investoril olnud mõistlik nõustuda lepingute sõlmimise kuupäeval kõnealuste lepingute tingimustega.

(220) V-Birdiga sõlmitud lepingu ([64]) jaoks NVPd ei arvutatud. Teine ekspert juhtis tähelepanu asjaolule, et selle lepingu kohta ei olnud olemas eelnevat äriplaani. Teisalt on selle lepingu tingimused väga sarnased Volarega sõlmitud lepingu tingimustega. Lepingud allkirjastati peaaegu samal ajal ja sarnasteks ajavahemikeks (vastavalt kolm ja pool ning neli aastat). Neis nähti ette lennujaamatasude kehtestamisel 2003. aasta tasumäärade kohaldamine ning Volarele ja V-Birdile ühesuguse ergutava toetuse ([…] miljonit eurot) maksmine. Mõlema lepingu tegevusnõuetes nähti ette väga sarnane arv lende ja sama lennukitüübi kasutamine. Peale selle oli nende lepingute sõlmimisel põhjust eeldada, et mõlemal lennuettevõtjal on samasugune täituvus. Liiklus, mille lisandumist mõlema lepinguga

([64]) See on ainus odavlennuettevõtjaga sõlmitud leping, mida käsitletakse ametlikus uurimismenetluses, kuid ei nimetata tabelis 11.

seoses eeldati, oli seega võrreldav. Samuti võis mõlema lepingu puhul eeldada, et FBSile kaasnevad nendega sarnased täiendavad tegevuskulud. Nende kahe lepingu sarnasuste põhjal oli mõistlik järeldada, et V-Birdi leping vastas turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumile.

(221) 8. oktoobril 2004 lõpetas V-Bird tegevuse ja esitas pankrotiavalduse, mis rahuldati 18. oktoobril 2004. V-Bird likvideeriti 2005. aasta jaanuari alguses. Seega ei ole enam olemas ühtki ettevõtjat, kes oleks võinud saada otsest või kaudset kasu V-Birdi lepinguga kaasnenud ükskõik millisest võimalikust riigiabist.

(222) Eespool öeldut arvesse võttes ei kaasne ühegi tabelis 6 loetletud lepinguga riigiabi.

7.7. **EasyJeti 2004. aasta rendilepingu (4. meede) hindamine**

(223) Teatavad huvitatud isikud olid seisukohal, et easyJeti 2004. aasta rendilepinguga anti easyJetile ainuõigus kasutada Schönefeldi B-terminali ja keelati teiste lennuettevõtjate juurdepääs sellele.

(224) Nagu on märgitud põhjenduses 55, rentis easyJet aastatel 2004–2007 ligikaudu […] m^2 büroopinda ja registreerimislaudu ehk 24 % kogu B-terminali põrandapinnast. B-terminali avalikud ruumid (koridorid, saalid, kohvikud) olid ligipääsetavad peale easyJeti reisijate ka teiste lennuettevõtjate reisijatele, kuna B-terminal ja A-terminal olid omavahel füüsiliselt ühendatud.

(225) Lennule registreerimise alade eraldamine konkreetsetele lennuettevõtjatele ning nendele ettevõtjatele vahetult külgnevatel aladel tootemargi kujundamise ja reklaamimise õiguste andmine on Euroopa ja rahvusvahelistes lennujaamades üldine äritava ja sellised korraldused on laialt levinud.

(226) Kui lennuettevõtja või lennuettevõtjate ühendus veab suurt arvu reisijaid ühest konkreetsest lennujaamast või ühte konkreetsesse lennujaama, on lennujaama käitamise (ja seega äri) seisukohast mõistlik koondada tema tegevus ühte terminali. See optimeerib nii lennujaama kui ka lennuettevõtja tegevust.

(227) Seepärast ei pruugi lennujaama käitaja anda lennuettevõtjale majanduslikku eelist, kui ta annab talle terminali kõikide registreerimislaudade ja kogu büroopinna ainukasutusõiguse. Majanduslik eelis võidakse anda vaid siis, kui lennujaama käitaja annab lennuettevõtja ainukasutusse alad, mis ületavad lennuettevõtja vajadusi (takistades seeläbi teistel lennuettevõtjatel kasutada rakendamata läbilaskevõimet), või kui lennuettevõtjalt küsitakse ebatavaliselt väikest renti. Nagu allpool näidatud, ei ole easyJeti 2004. aasta rendilepingu puhul täidetud ükski nendest tingimustest.

(228) Alates ajast, mil easyJet alustas lende Schönefeldist, on ta olnud ülekaalukalt valitsev lennuettevõtja. Aastatel 2004–2007 vedas easyJet […]–[…] % kõikidest Schönefeldi reisijatest. Juba 2003. aastal prognoositi, et easyJetist saab liikluse poolest ülekaalukalt suurim lennuettevõtja. Tänu easyJeti lepingulisele kohustusele teha Schönefeldist kindlaksmääratud arvule lennukitele kodulennujaam oli FBSil võimalik eeldada suurt reisijate arvu alates hetkest, mil easyJet alustas oma tegevust.

(229) Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni sõnul oli B-terminali läbilaskevõime 600 000 reisijat aastas, mis on märksa väiksem kui nende reisijate arv ([…] miljonit) ([65]), kelle vedamist Schönefeldist ja Schönefeldi easyJetilt alates 2004. aastast oodati. Seepärast on selge, et FBS ei viinud easyJeti 2004. aasta rendilepingu abil ellu mingit liigse läbilaskevõime eraldamise strateegiat, et takistada teisi lennuettevõtjaid pakkumast easyJetile Schönefeldis konkurentsi. 2006. aastal teenindati B-terminalis ilma suurte tehniliste kohandusteta […] miljonit reisijat, mida on teoreetilisest läbilaskevõimest kaks korda enam. Suutlikkus teenindada nii palju reisijaid tulenes eeskätt sellest, et terminal oli üheainsa lennuettevõtja käsutuses, mis võimaldas reisijatevoogu optimeerida.

(230) Renditasudest rääkides ei ole lennujaamade läbilaskevõime, turutingimuste ja sisseseade kvaliteedi erinevuste tõttu mõtet eri lennujaamades küsitud renditasusid võrrelda. EasyJeti tasutud rent oli tegelikult kooskõlas FBSi renditasude astmestikuga, lennuettevõtjale ei tehtud mingit allahindlust.

(231) B-terminalis maksis easyJet letipinna eest […] eurot ruutmeetri kohta ja büroopinna eest […] eurot ruutmeetri kohta. Sarnastes tasudes lepiti sarnaste võimaluste kasutamise eest teistes terminalides kokku ka teiste lennuettevõtjatega. Näiteks Germanwings maksis A-terminalis letipinna eest […] eurot ruutmeetri kohta. Aeroflotilt küsiti A-terminalis asuva kontori eest […] eurot ruutmeetri kohta. Enne easyJeti rentis B-terminalis büroopinda Condor, kes maksis samasuguse pinna eest B-terminalis väiksemat renti. Kui easyJet maksis […] eurot büroopinna ruutmeetri kohta, siis Condorilt küsiti ruutmeetri eest vaid […] eurot.

([65]) Teise eksperdi uuring, lk 22, tabel 2.

(232) Selline võrdlus on asjakohane, et hinnata majandusliku eelise olemasolu easyJeti 2004. aasta rendilepingu raames. Erinevalt lepingust, mis hõlmab kogu lennuettevõtja tegevust lennujaamas ja tema põhilisi finantssuhteid lennujaama käitajaga, ([66]) on registreerimislaudu ja büroopindu käsitlev rendileping seotud juurdepääsu võimaldamisega ruumidele, mida võib üldjuhul pidada võrdlemisi standardseteks, vähemalt konkreetse lennujaama piires. Pealegi moodustab sellistes lepingutes kehtestatud rent võrreldes lennujaamatasude, turustamistoetuste ja muude rahaliste stiimulitega tühise summa. Seepärast ei ole lennujaama käitajal erilist stiimulit kehtestada spetsiaalselt kohandatud rent või meelitada lennuettevõtjatega läbirääkimisi pidades neilt välja võimalikult suured rendisummad. Lennujaama käitaja ärihuvides on pigem koondada konkreetse lennuettevõtja tegevus ühte kohta, et tagada oma klientide hüvanguks selle tõhusus, eriti kui käitaja püüab lennuettevõtjaid ligi meelitada ja panna neid suurendama oma liiklust, nagu tegi FBS.

(233) Seepärast ei pruugi vastupidiselt kolmandate isikute väidetele olla mõistlik eraldada lennuettevõtjatele rendipindu pakkumismenetluste alusel. Selline tava tundub olevat kõikjal Euroopa lennujaamades tegelikult väga harv. Mõistlikult lennujaama käitajalt, kes juhindub kasumlikkuse väljavaadetest, oodatakse, et ta leiaks iga lennujaamas tegutseva suure lennuettevõtja jaoks läbilaskevõime ja muude omaduste poolest sobivad pinnad ning küsiks nende eest kooskõlas lennujaama tavapraktikaga mõistlikku renti.

(234) Neil põhjustel ei anta rendi tasemega majanduslikku eelist, kui see on laias laastus kooskõlas rendisummadega, mida küsitakse lennujaamas teistelt lennuettevõtjatelt. Nii see oligi easyJeti 2004. aasta rendilepingu puhul.

(235) Peale selle on lennujaama käitajal otstarbekas sõlmida selline leping ajaks, mis on kooskõlas asjaomase lennuettevõtja lennujaamas tegutsemist reguleeriva põhilepingu kestusega. Nii see oligi easyJeti 2004. aasta rendilepingu puhul.

(236) Pagasi käitlemise seadmetest on A-terminali ja B-terminali paigaldatud süsteemid tehnilisest vaatenurgast identsed, kui jätta kõrvale üks aspekt: B-terminalis asuva seadme juurde kuulus läbivalgustusaparaat. See paigaldati Saksa föderaalpolitsei nõudmisel. Vastasel juhul oleks B-terminalilt tegevusluba ära võetud. B-terminali pagasi käitlemise seadme tehniliste omadustega ei anta easyJetile tegutsemisel eelist, muutes näiteks pagasi peale- või mahalaadimise kiiremaks või sujuvamaks. Pigem tagavad need pagasi läbivalgustamiseks tervikmeetodi, mis aga ei mõjuta mingil moel lennuettevõtja lennule registreerimise toiminguid.

(237) Tegelikult valmistab terviklik turvasüsteem easyJetile hoopiski tegevusraskusi. Kui reisija pagasi puhul tuvastatakse probleem, mis nõuab käsitsi kontrollimist, tuleb reisija B-terminali turvaalasse tagasi kutsuda. Ent selleks ajaks on reisija juba lähtevärava ootesaalis, teda tuleb teavitada ja ta tuleb tagasi tuua. See on tülikas protseduur, mille tõttu peaksid reisijad registreerima end Schönefeldi B-terminalis lennule vähemalt 30 minutit enne lennu väljumist. EasyJet on kehtestanud praegu selleks ajaliseks piiriks 40 minutit, sest muidu pole kindel, et protsess suudetakse õigeks ajaks lõpule viia. A-terminalis seevastu selliseid kitsendusi ei ole. Tavapärane on nõue registreerida end lennule hiljemalt 20 minutit enne lennu väljumist ja sellega ei kaasne mingeid tehnilisi probleeme.

(238) Teine raskus on seotud asjaoluga, et B-terminali ja A-terminali pagasi käitlemise seadmed erinevad oma tehniliste rikete sageduse poolest. Oma keerulisema tervikliku turvatehnoloogia tõttu töötas B-terminali pagasi käitlemise seade 2004. aasta maist kuni detsembrini […] % lennujaama töötundidest, samal ajal kui A-terminali seade oli töös […] % sellest ajast.

(239) Kõike eespool öeldut arvesse võttes on jõutud järeldusele, et ühegi easyJeti 2004. aasta rendilepingu sättega ei antud easyJetile majanduslikku eelist. Seepärast ei kaasne selle lepinguga riigiabi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Järgmised meetmed, mida Saksamaa on rakendanud punktides a–l nimetatud ettevõtjate suhtes, ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses:

a) kontrolli üleandmise ning kasumi ülekandmise leping, mille sõlmisid 6. augustil 1992 Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH ja Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

b) leping, mille sõlmisid 19. detsembril 2003 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja easyJet Airline Company Ltd;

([66]) Näiteks easyJeti 2003. aasta leping.

c) leping, mille sõlmisid 31. märtsil 2003 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Ryanair Limited;

d) leping, mille sõlmisid 28. aprillil 2004 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Ryanair Limited;

e) leping, mille sõlmisid 14. oktoobril 2003 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Germanwings GmbH;

f) leping, mille sõlmisid 23. detsembril 2004 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Germanwings GmbH;

g) leping, mille sõlmisid 22. oktoobril 2003 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Volare Airlines S.p.A.;

h) leping, mille sõlmisid 3. novembril 2003 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja V-Bird Airlines B.V.;

i) leping, mille sõlmisid 6. juunil 2004 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Icelandair Reykjavik Airport;

j) leping, mille sõlmisid 17. mail 2004 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Norwegian Air Shuttle AS;

k) leping, mille sõlmisid 13. mail 2004 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Aer Lingus Limited;

l) rendileping, mille sõlmisid 2004. aasta märtsis Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja easyJet Airline Company Ltd. teatavate pindade ja seadmete kasutamiseks Schönefeldi lennujaama B-terminalis.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 20. veebruar 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA