II

*(Neleģislatīvi akti)*

# LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/506

**(2014. gada 20. februāris)**

**par Vācijas pasākumiem, kas veikti uzņēmumam *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un dažādām aviosabiedrībām – SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)**

*(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 868)*

**(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ([1]),

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

aicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem ([2]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

(1) Laikā no 2003. līdz 2006. gadam Komisija saņēma dažādu ieinteresēto personu sūdzības, kurās tika norādīts, ka konkrētas aviosabiedrības un Berlīnes-Šēnefeldes lidostas (turpmāk "Šēnefelde") operators ir saņēmuši, iespējams, nelikumīgu valsts atbalstu savai darbībai šajā lidostā.

(2) 2006. gada 17. augusta vēstulē Komisija lūdza Vācijai iesniegt attiecīgu informāciju. Vācija izpildīja šo lūgumu ar 2006. gada 20. decembra vēstuli.

(3) 2007. gada 10. jūlija vēstulē Komisija paziņoja Vācijai savu lēmumu par iepriekš minētajiem pasākumiem sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru. Vienlaikus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([3]) 10. panta 3. punktu Komisija izdeva rīkojumu sniegt informāciju par visiem dokumentiem, datiem un informāciju, ko Komisija var izmantot, lai izvērtētu, vai attiecīgie pasākumi ir valsts atbalsts.

(4) Vācija 2007. gada 4. oktobrī nosūtīja Komisijai savas piezīmes, un 2008. gada 3. martā tām tika pievienoti papildu dokumenti.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pantu. Abos gadījumos noteikumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu attiecīgā gadījumā ir uzskatāmas par atsaucēm uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD ieviesa arī dažas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopienu" ar "Savienību" un "kopējo tirgu" ar "iekšējo tirgu". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 257, 30.10.2007., 16. lpp.

([3]) Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

(5) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2007. gada 30. oktobrī ([4]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem mēneša laikā no šīs publikācijas dienas.

(6) Komisija saņēma vairāku ieinteresēto personu piezīmes. 2008. gada 16. janvārī un 2008. gada 20. februārī Komisija nosūtīja šīs piezīmes Vācijai. 2008. gada 15. maijā Vācija iesniedza komentārus par ieinteresēto personu piezīmēm. 2009. gada 31. augusta vēstulē Komisija lūdza papildu informāciju. Vācija izpildīja šo lūgumu, nosūtot trīs vēstules (2009. gada 28. septembrī, 2009. gada 12. oktobrī un 2009. gada 28. oktobrī). 2011. gada 4. aprīlī Komisija vēlreiz lūdza Vācijai iesniegt informāciju. Atbildot uz šo lūgumu, 2011. gada 19. maijā Vācija iesniedza jaunas piezīmes un papildu dokumentus. 2011. gada 10. oktobrī Komisija nosūtīja Vācijai ieinteresēto personu papildu piezīmes. 2011. gada 7. novembrī Vācija iesniedza komentārus par šīm piezīmēm. Pēc tam, kad 2012. gada 17. janvārī Komisija vēlreiz lūdza sniegt informāciju, Vācija vēlreiz iesniedza piezīmes 2012. gada 14. februārī.

## 2. VISPĀRĪGAIS KONTEKSTS

(7) Pēc Vācijas atkalapvienošanās 1990. gadā, ņemot vērā gadu desmitiem ilgo pilsētas sadalījumu austrumu un rietumu daļā, gaisa pārvadājumu ziņā Berlīne atradās pavisam īpašā situācijā. Pilsētā izvietotās Berlīnes-Tēgeles lidosta (turpmāk "Tēgele") un Berlīnes-Tempelhofas lidosta (turpmāk "Tempelhofa") atrodas kādreizējās Rietumberlīnes teritorijā. Šēnefeldes lidosta atrodas kādreizējās Austrumberlīnes teritorijā pie pilsētas robežas starp Berlīnes federālo zemi un Brandenburgas federālo zemi.

(8) Tempelhofa tika atklāta 1923. gadā, un īso skrejceļu dēļ to varēja izmantot tikai mazās lidmašīnas. Šīs lidostas atrašanās vietas dēļ vienkārši modernizēt lidostu nebija iespējams, jo paplašināties neļāva vēsturiskas vietas tuvums un apkārtējie dzīvojamie rajoni. Tempelhofas lidostas darbība tika izbeigta 2008. gada 30. oktobrī.

(9) Tēgele tika atklāta 1948. gadā, lai būtu iespējams "gaisa tilts" pilsētas apgādei laikā, kad PSRS veica Rietumberlīnes blokādi. Sākot no 1968. gada daudzas aviosabiedrības pārcēla savu darbību no Tempelhofas uz Tēgeli, jo Tempelhofas lidosta nebija piemērota reaktīvajām lidmašīnām. Kopš 1975. gada Tēgele ir attīstījusies, kļūstot par Berlīnes svarīgāko pasažieru lidostu. 90. gadu sākumā, kad Tēgelē bija vislielākā slodze, tā strādāja ar savu maksimālo jaudu. Vienīgā iespēja izvairīties no ilgtermiņā būtiskiem jaudas ierobežojumiem bija skrejceļu paplašināšana un lielāka termināla būvniecība. Tomēr tas nebija iespējams, jo, tāpat kā Tempelhofa, Tēgele bija pilsētā izvietota lidosta, kuru ieskauj dzīvojamie rajoni un piebraucamie ceļi. Turklāt gaisa pārvadājumu turpmāks pieaugums izraisītu lielāku trokšņa piesārņojumu iedzīvotājiem.

(10) Šēnefelde tika atklāta 1946. gadā pēc Vācijā izvietotās PSRS militārās administrācijas rīkojuma. Sākotnēji lidosta galvenokārt bija paredzēta kā militārā lidosta, kuru izmantoja arī komerciālās aviosabiedrības, piemēram, *Aeroflot* un vēlāk Austrumvācijas uzņēmums *Interflug*. Līdz Vācijas politiskajām pārmaiņām 1990. gadā Šēnefeldes lidosta tika vairākkārt paplašināta. Projektēta kā militārā lidosta, tā vairs neatbilda mūsdienu gaisa komercpārvadājumu prasībām. Turklāt pēc politiskās situācijas izmaiņām lidosta vairs nebija labā stāvoklī. Tādēļ 90. gados bija nepieciešami plaši ieguldījumi, lai pielāgotu lidostu Rietumeiropas drošības standartiem. Turklāt Šēnefelde atrodas tālāk no pilsētas centra nekā Tempelhofa un Tēgele. Līdz ar to vismaz noteiktām pasažieru un aviosabiedrību kategorijām šī lidosta nešķita tik pievilcīga.

(11) Ņemot vērā vēsturiskus apstākļus, trīs Berlīnes lidostas apsaimniekoja dažādi uzņēmumi. Pēc Vācijas atkalapvienošanās tie tika apvienoti vienā kontrolakciju sabiedrībā *Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH* (turpmāk *BBF*), kura piederēja Berlīnes federālajai zemei un Brandenburgas federālajai zemei (katrai 37 %), kā arī Vācijas valdībai (26 %). Līdz 2003. gadam šai kontrolakciju sabiedrībai bija divi meitasuzņēmumi: Tēgeles lidostas un Tempelhofas lidostas operators *Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH* (turpmāk *BFG*) un Šēnefeldes lidostas operators *Berlin-Schönefeld GmbH* (turpmāk *FBS*). 2003. gada oktobrī *BBF* un *FBS* apvienojās. Turklāt *BFG* kļuva par *FBS* meitasuzņēmumu. No 2012. gada 1. janvāra *FBS* mainīja nosaukumu uz *Flughafen Berlin Brandenburg GmbH* (turpmāk *FBB*).

(12) Pagājušā gadsimta 90. gados ātri kļuva skaidrs, ka ir ļoti būtiski efektīvāk izmantot pašreizējo lidostas jaudu, kuru toreiz līdz šim politiski motivētā pilsētas sadalījuma dēļ izmantoja visa Berlīnes aglomerācija. Tas ir tādēļ, ka – daļēji saistībā ar faktu, ka Berlīnei atkal bija jākļūst par Vācijas galvaspilsētu – tika ņemts vērā vispārējs gaisa pārvadājumu pieaugums no Berlīnes un uz to (sk. 1. tabulu).

([4]) Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

*1. tabula*

**Pārvadājumu apjoms Berlīnes lidostās (miljonos pasažieru)**

| Gads | Šēnefelde | Tēgele | Tempelhofa |
|---|---|---|---|
| 1991 | 1,1 | 6,7 | nav datu |
| 1992 | 1,4 | 6,6 | nav datu |
| 1993 | 1,6 | 7 | 1,1 |
| 1994 | 1,8 | 7,2 | nav datu |
| 1995 | 1,9 | 8,2 | nav datu |
| 1996 | 1,8 | 8,3 | nav datu |
| 1997 | 1,9 | 8,6 | nav datu |
| 1998 | 1,9 | 8,8 | 0,9 |
| 1999 | 1,9 | 9,5 | nav datu |
| 2000 | 2,1 | 10,3 | nav datu |
| 2001 | 1,9 | 9,9 | nav datu |
| 2002 | 1,6 | 9,1 | nav datu |
| 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 | slēgta |
| 2010 | 7,3 | 15,0 | slēgta |
| 2011 | 7,1 | 16,9 | slēgta |
| 2012 | 7,1 | 18,2 | slēgta |

*Avots:* dati no Komisijas lēmuma par valsts atbalstu Nr. NN 25/09 (ex N 167/09) – Vācija – Berlīnes Brandenburgas starptautiskās lidostas finansēšana (OV C 179, 1.8.2009., 5. lpp.), atjaunināti ar datiem no *FBB* gada pārskatiem.

(13) Ņemot to vērā, uzreiz pēc Vācijas atkalapvienošanās tika apspriesta iespēja ierīkot vienu lidostu visam Berlīnes-Brandenburgas reģionam. Pamatojoties uz prognozēto pasažieru skaitu Berlīnes lidostās, tika uzskatīts, ka gaisa pārvadājumu pieaugumu varētu efektīvi risināt tikai, izmantojot vienu modernu piemērota lieluma lidostu.

(14) Berlīnes vienīgās lidostas izbūves plānošana tika sākta 1992. gada janvārī. Šajā saistībā 1993. gada 20. jūnijā tika paziņots, ka iespējamās vietas jaunās lidostas būvniecībai ir teritorija Šēnefeldes dienvidos un abi lidlauki Špērenbergā (*Sperenberg*) un Jiterbogā (*Jüterbog*). Tēgele un Tempelhofa nebija piemērotas divu iemeslu dēļ: pirmkārt, šīm pilsētā izvietotajām lidostām ir negatīva ietekme uz iedzīvotājiem (jo īpaši lidmašīnu radītā trokšņa dēļ) un, otrkārt, tās principā nebija iespējams izbūvēt līdz jaunajai vienīgajai Berlīnes lidostai vajadzīgajam apjomam. Galu

galā lēmums par labu Šēnefeldei pamatojās uz relatīvo tuvumu pilsētas centram (kaut arī lidosta atrodas ārpus tās) un labajai piekļuvei pa ceļiem un dzelzceļu. Rezultātā tika nolemts izbūvēt un modernizēt pašreizējo Šēnefeldes lidostu, padarot to par Berlīnes galveno lidostu ar nosaukumu *Berlin-Brandenburg Willy Brandt* (turpmāk *BER*), un pēc tam slēgt Tēgeles lidostu un Tempelhofas lidostu. Šo lēmumu 1996. gada 28. maijā vienprātīgi pieņēma Vācijas valdība, Berlīnes federālā zeme un Brandenburgas federālā zeme.

(15) *BBF* īpašnieki plānoja īstenot *BER* projektu, piesaistot privātu lidostas īpašnieku un operatoru. 1997. gadā tika pieņemts lēmums par privatizāciju, saskaņā ar kuru privātam ieguldītājam bija jāpārdod visas *BBF* kapitāldaļas un nākamajam pircējam bija jāpiešķir lidostas koncesija.

(16) Tomēr *BBF* īpašnieki un pretendenti nespēja panākt vienošanos. Rezultātā 2003. gadā publiskie īpašnieki paziņoja, ka privatizācija ir bijusi neveiksmīga un ka tagad lidosta esot jābūvē valsts iestāžu kontrolē ([5]).

## 3. PASĀKUMU APRAKSTS UN KONTEKSTS

### 3.1. Līgums par kontroli un peļņas nodošanu

(17) *BBF* un *BFG* 1992. gada 6. augustā parakstīja līgumu par kontroli un peļņas nodošanu. Bija paredzēts, ka sākotnēji šis līgums būs spēkā piecus gadus ar iespēju to automātiski pagarināt divus gadus, kā arī tika noteikts viena gada termiņš paziņojumam par līguma izbeigšanu. Līdzīgu līgumu noslēdza *BBF* un *FBS*. Saskaņā ar Vācijas tiesībām uzņēmuma un meitasuzņēmuma līgums par kontroli un peļņas nodošanu ir līgums, ar kuru meitasuzņēmuma vadība atskaitās mātesuzņēmumam. Turklāt meitasuzņēmumam ir jānodod sava peļņa mātesuzņēmumam vai jākompensē tā zaudējumi. Praksē šāda līguma rezultātā mātesuzņēmuma un meitasuzņēmuma peļņu un zaudējumus saskaita kopā un attiecīgi apliek ar nodokli. Pamatojoties uz *BBF* un tās meitasuzņēmumu noslēgtajiem līgumiem par kontroli un peļņas nodošanu, attiecībā uz uzņēmumu ienākuma nodokli dažādie uzņēmumi tika uzskatīti par vienu nodokļa maksātāju.

(18) Pēc *BBF* un *FBS* apvienošanās 2003. gadā uz *FBS* pārgāja *BBF* tiesības un pienākumi, kas bija noteikti ar *BFG* noslēgtajā 1992. gada 6. augusta līgumā par kontroli un peļņas nodošanu. Turklāt saistībā ar apvienošanos vairs nebija nozīmes *BBF* un *FBS* noslēgtajam līgumam par kontroli un peļņas nodošanu. Tādēļ minētais līgums šajā lēmumā vairs netiks ņemts vērā.

(19) Praksē *BBF* un *BFG* noslēgtais 1992. gada 6. augusta līgums par kontroli un peļņas nodošanu (turpmāk "līgums par kontroli un peļņas nodošanu") – vismaz konkrētos gados – nozīmēja, ka Šēnefeldes lidostas darbības radītie zaudējumi tiek kompensēti ar peļņu, kas gūta Tēgeles lidostas darbības rezultātā.

(20) Vismaz līdz 2006. gadam Šēnefeldes lidosta faktiski darbojās ar zaudējumiem. Tas redzams turpmāk sniegtajā tabulā, kas atspoguļo lidostas *EBITDA* ([6]) un *EBIT* ([7]) laikā no 2003. līdz 2006. gadam, pamatojoties uz izdevumiem un ieņēmumiem, kas bija tieši saistīti ar lidostas darbību.

*2. tabula*

**Šēnefeldes lidostas *EBITDA* un *EBIT* laikā no 2003. līdz 2006. gadam**

| EBITDA/EBIT (miljoni euro) | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|
| EBITDA | [..] ([1]) | [..] | [..] | [..] |
| EBIT | [..] | [..] | [..] | [..] |

([1]) Dienesta noslēpumu apzīmējums saskaņā ar Komisijas 2003. gada 1. decembra Paziņojumu C(2003) 4582 par dienesta noslēpumu valsts atbalsta lēmumos (OV C 297, 9.12.2003., 6. lpp.).
*Avots:* pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas saņemto Vācijas 2007. gada 4. oktobra piezīmju 19. pielikums.

([5]) Sk. *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 23.5.2003., Nr. 119, 16. lpp., http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.
([6]) *Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization* (rezultāts pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas).
([7]) *Earnings before interest and taxes* (rezultāts pirms procentiem un nodokļiem).

(21) Tomēr Šēnefeldes lidostas darbības sliktie rezultāti neapdraudēja *FBS*, *BFG* un – līdz 2003. gadam – kontrolakciju sabiedrības *BBF* veidotās uzņēmumu grupas (turpmāk "*FBS* grupa") rentabilitāti. *FBS* grupa pastāvīgi spēja nodrošināt pietiekamus pašu finanšu līdzekļus vai iegūt vajadzīgo finansējumu tirgū. Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju valsts finansējumu no ārējiem avotiem *FBS* grupa ir saņēmusi tikai saistībā ar *BER* projekta finansēšanu un tādējādi ar Komisijas atļauju ([8]).

(22) Šis apstāklis jo īpaši izriet no relatīvi labā Tēgeles darbības rezultāta, kurš mazināja Šēnefeldes darbības zaudējumu negatīvo ietekmi uz *FBS* grupu. Atšķirībā no Šēnefeldes un Tempelhofas laikā no 1990. līdz 2005. gadam Tēgele bija moderna lidosta, kuru izmantoja visi galvenie starptautiskie pilna servisa pārvadātāji (aviosabiedrības ar plašu pakalpojumu piedāvājumu), kuri lidoja uz Berlīni. Arī noteiktām pasažieru un aviosabiedrību kategorijām tā šķita pievilcīgākā lidosta Berlīnes aglomerācijā. Turklāt laikā no 1990. līdz 2005. gadam pasažieru gaisa pārvadājumu jomā Berlīnē bija vērojama vispārēja augšupejoša tendence, kas kopumā nāca par labu *FBS* grupai.

(23) Iepriekš attēlotajā 1. tabulā redzams, ka 90. gados un kopš 2004. gada pasažieru plūsma gadā Tēgelē nemitīgi pieauga. Šēnefeldē pasažieru skaits gadā būtiski palielinājās 90. gadu pirmajā pusē (no 1,1 miljona līdz 1,9 miljoniem pasažieru laikā no 1991. gada līdz 1995. gadam), 90. gadu otrajā pusē tas bija nemainīgs un laikā no 2000. līdz 2003. gadam – samazinājās (no 2,1 miljona līdz 1,7 miljoniem pasažieru gadā). Laikā no 1991. gada līdz 2003. gadam lielākais pārvadājumu pieaugums Berlīnē – absolūtos skaitļos – tika novērots Tēgelē, nevis Šēnefeldē. Minētajā laikposmā pasažieru skaits Šēnefeldē palielinājās par 600 000 pasažieru gadā, bet Tēgelē tas pieauga pat par 4,4 miljoniem pasažieru. Kā redzams 1. tabulā, laikā no 2003. gada līdz 2012. gadam abās lidostās pārvadājumu apjoms nepārtraukti pieauga: par 417 % Šēnefeldē (no 1,7 miljoniem līdz 7,1 miljonam pasažieru gadā) un par 63 % Tēgelē (no 11,1 miljona līdz 18,2 miljoniem pasažieru gadā). Pretēji laikposmam no 1991. gada līdz 2003. gadam pārvadājumu izaugsme absolūtos skaitļos abās lidostās bija gandrīz vienāda, kas nozīmē, ka Šēnefeldē tā bija procentuāli daudz straujāka nekā Tēgelē.

### 3.2. **Berlīnes-Šēnefeldes lidostas cenrāži**

(24) Pagājušā gadsimta 90. gados *FBS* grupa mēģināja mudināt aviosabiedrības pārcelt savus lidojumus no gandrīz pilnībā noslogotās Tēgeles uz Šēnefeldes lidostu, kurai vēl bija brīva jauda ([9]). Šo centienu mērķis bija pārvarēt Tēgeles ierobežoto jaudu, vienlaikus optimizējot Šēnefeldes jaudu. Tādēļ tika uzrunātas gan aviosabiedrības, kuras par savām adresēm jau uzskatīja Tēgeli un Tempelhofu, gan aviosabiedrības, kuras vēl neveica lidojumus no kādas Berlīnes lidostas vai uz to. Vairākas aviosabiedrības bija ieinteresētas, tomēr galu galā, ņemot vērā mārketinga apsvērumus, neviena no tām nepārcēla savu darbību uz Šēnefeldi. Tā iemesls jo īpaši bija fakts, ka Šēnefeldē nebija tā dēvētā "pamatoperatora" ([10]) un ka Šēnefeldes infrastruktūra nebija tik moderna kā Tēgelē. Turklāt šo trūkumu nekompensēja pievilcīgas lidostas maksas vai citi finansiāli stimuli. Līdz ar to tolaik mēģinājums daļu gaisa

([8]) Šo valsts finansējuma piešķiršanu Komisija atzina par saderīgu ar iekšējo tirgu. Sk. Komisijas Lēmumu par valsts atbalstu NN 25/09 (ex N 167/09) un SA.35378 (12/N) (OV C 36, 8.2.2013., 10. lpp.) – Vācija – Berlīnes Brandenburgas starptautiskās lidostas finansēšana.

([9]) Vācija sniedza šādu informāciju: i) Šēnefeldes lidostas jauda 2003. un 2004. gadā bija 4,5 miljoni pasažieru gadā, un 2005. gadā tā palielinājās līdz 7 miljoniem pasažieru gadā (salīdzinot ar pārvadājumu apjomu 1,7 miljoni, 3,3 miljoni un 5 miljoni pasažieru attiecīgi 2003., 2004. un 2005. gadā); ii) Tēgeles lidostas jauda 2003. un 2004. gadā bija 9,5 miljoni pasažieru gadā, un 2005. gadā tā palielinājās līdz 11,5 miljoniem pasažieru gadā (salīdzinot ar pārvadājumu apjomu 11,1 miljons, 11 miljoni un 11,5 miljoni attiecīgi 2003., 2004. un 2005. gadā). Lidostas jaudu ir grūti aprēķināt, jo tā ir atkarīga no dažādu infrastruktūras elementu maksimālās jaudas. Tās aprēķinam ne vienmēr ir izmantojams maksimālais pasažieru skaits, bet dažreiz drīzāk, piemēram, lidmašīnu reisu maksimālais skaits. Turklāt gadījumos, kad galvenais rādītājs ir pasažieru skaits, maksimālā jauda ir maksimālās pasažieru plūsmas stundā augšējā robeža, nevis maksimālais pasažieru skaits gadā. Tas izskaidrojams ar to, ka bieži vien laikā no vislielākās līdz vismazākajai slodzei (stundās un dienās) pasažieru plūsma ļoti mainās, kā arī to ietekmē sezonāla rakstura svārstības. Tādēļ iepriekš minētā informācija nespēj pilnībā atspoguļot jaudas izmantojumu Šēnefeldē un Tēgelē. Turklāt ir iespējams, ka noteiktos gadījumos lidosta faktiski pārsniedz savu teorētisko jaudu (piemēram, apkalpo vairāk pasažieru nekā paredzēto maksimālo pasažieru plūsmu stundā). Tomēr tas var izraisīt nelabvēlīgus apstākļus (ilgus gaidīšanas laikus, kavēšanos utt.). Katrā ziņā neapstrīdams paliek fakts, ka attiecīgajā laikposmā Tēgele bija gandrīz pilnībā noslogota, bet Šēnefeldei vēl bija brīva jauda.

([10]) Pamatoperators ir lidostas lielākā aviosabiedrība (pārvadājumu apjoma ziņā), kuras reputācija un tēls veicina to, ka attiecīgajā lidostā sāk darboties citas aviosabiedrības, kā rezultātā turpina palielināties pārvadājumu apjoms.

pārvadājumu pārcelt no Tēgeles uz Šēnefeldi un panākt, lai Šēnefeldē sāktu darboties aviosabiedrības, kuras līdz šim nepiedāvāja maršrutus no Berlīnes un uz to, lielākoties izrādījās neveiksmīgs. To apliecina jau minētais fakts, ka pasažieru skaits Šēnefeldē laikā no 1991. gada līdz 2003. gadam palielinājās tikai par 600 000 pasažieru, bet šajā pašā laikposmā Tēgelē – par 4,4 miljoniem pasažieru.

(25) Tas lika apsvērt, kā stratēģiski varētu uzlabot Šēnefeldes ekonomisko situāciju pirms *BER* lidostas atklāšanas. Netika izskatīta iespēja īslaicīgi slēgt lidostu. Tomēr stratēģiskie apsvērumi cita starpā bija par lidostas maksu apmēru, kā arī to noteikšanu, ņemot vērā pārvadājumu apjoma pieaugumu.

(26) Vācijā maksas, ko lidostas prasa no aviosabiedrībām par sniegtajiem lidostas infrastruktūras pakalpojumiem, aprēķina, pamatojoties uz attiecīgās lidostas cenrādi. Cenrāžus publicē Vācijas aviācijas oficiālajā vēstnesī *Nachrichten für Luftfahrer*. Katra lidosta izstrādā savu cenrādi, par to informējot attiecīgās federālās zemes atbildīgās civilās aviācijas iestādes.

(27) Kopš 2003. gada Šēnefeldē bija spēkā dažādi cenrāži. Laikā no 2003. gada 1. augusta līdz 2004. gada 30. aprīlim Tēgelei, Tempelhofai un Šēnefeldei bija kopīgs cenrādis (turpmāk "2003. gada cenrādis"). Šis cenrādis nebija pietiekami pievilcīgs, jo tas nestimulēja aviosabiedrības atklāt jaunus maršrutus no Berlīnes un uz to vai palielināt lidojumu biežumu.

(28) Ņemot to vērā, 2003. gadā *FBS* īpašnieki vadības konsultantam ([..] – turpmāk "vadības konsultāciju uzņēmums") uzticēja izstrādāt ātri īstenojamu stratēģiju Šēnefeldes finanšu stāvokļa uzlabošanai līdz *BER* atklāšanai.

(29) Saskaņā ar vadības konsultanta veikto analīzi, ņemot vērā dažādus apsvērumus, Berlīnē bija iespējams būtiski palielināt gaisa pārvadājumu apjomu. Vadības konsultanta aplēses liecināja, ka Berlīnes apkalpošanas rajonā (*catchment area*) ir iespējams apkalpot līdz 10 miljoniem pasažieru gadā. Vadības konsultāciju uzņēmums noteica vairākus strukturālus faktorus, kas veicinātu gaisa pārvadājumu apjoma palielināšanu. Galvenie faktori bija daudzu lielu starptautisku uzņēmumu piesaistīšana, fakts, ka Berlīne ir Vācijas lielākā universitāšu pilsēta un "etnisko lidojumu" ([11]) centrs, kā arī apstāklis, ka gadsimtu mijas sākumā Berlīne tika uzskatīta par attīstības posmā esošu galvaspilsētu un tūrisma magnētu ([12]). Vadības konsultants norādīja, ka salīdzinājumā ar citu galvaspilsētu lidostām Berlīnei 2003. gadā vēl bija ievērojamas iespējas zemo izmaksu pārvadātāju lidojumu (ZIP lidojumu) uzsākšanai un izaugsmei.

(30) Tolaik ZIP lidojumiem bija vērojama būtiska izaugsme visā Eiropā ([13]). Dažādas analīzes liecināja, ka ZIP lidojumus galvenokārt izmantoja jauni pasažieri, līdz ar to varēja sagaidīt attiecīgu pasažieru pieplūdumu papildus tradicionālajiem pārvadājumiem. Saskaņā ar vadības konsultāciju uzņēmuma prognozi ZIP papildu lidojumu rezultātā īstermiņā, proti, laikā no 2003. gada līdz 2005. gadam, pārvadājumu apjoms Šēnefeldē varēja palielināties par 600 000 līdz 900 000 papildu pasažieriem gadā, bet vidējā termiņā, proti, laikā no 2005. līdz 2010. gadam – par 300 000 papildu pasažieriem gadā.

(31) Turklāt vadības konsultāciju uzņēmums konstatēja, ka, lai īstenotu stratēģiju ZIP piesaistīšanai Šēnefeldei, būtu nepieciešami tikai nelieli pielāgojumi, nevis plaši ieguldījumi infrastruktūrā vai esošās infrastruktūras būtiskas izmaiņas.

(32) Tādēļ vadības konsultāciju uzņēmums ieteica šādu stratēģiju (turpmāk "ZIP stratēģija"). Tās īstenošanai tika ieteiktas lidostas maksu apjoma atlaides kombinācijā ar finansiāliem stimuliem ([14]).

(33) *FBS* nolēma īstenot ZIP stratēģiju un tādēļ pieņēma jaunu cenrādi (turpmāk "2004. gada cenrādis"). Šis cenrādis – pretēji 2003. gada cenrādim – bija individuāli izstrādāts Šēnefeldei. Jaunais cenrādis tika pieņemts 2004. gada 30. aprīlī un stājās spēkā 2004. gada 1. maijā. Tajā bija paredzētas šādu veidu maksas:

a) maksas par pacelšanos un nolaišanos, jo īpaši ņemot vērā lidmašīnas maksimālo pacelšanās svaru;

([11]) "Etniskie lidojumi" ir saistīti ar iedzīvotājiem, kuri ieceļojuši no tālākām valstīm un regulāri dodas uz dzimteni ar lidmašīnām vai kurus apmeklē draugi vai paziņas, kuri no šīm valstīm tāpat ierodas ar lidmašīnām. Berlīnē dzīvo lielas pirmās un otrās paaudzes imigrantu grupas.

([12]) Tolaik Berlīne bija trešais lielākais tūristu galamērķis Eiropā ar lielāko nakšņošanu skaitu Vācijā un lielu vienas dienas tūristu īpatsvaru.

([13]) Gadsimtu mijas sākumā Eiropā ZIP lidojumu skaits katru gadu pieauga, ko var izskaidrot ar nozares līderu *Ryanair* un *easyJet* ienesīgo ekspansiju, kā arī vairāku jaunu aviosabiedrību parādīšanos.

([14]) Vadības konsultāciju uzņēmuma sniegtā vērtējuma sīks apraksts ir sniegts 7.2.1. punktā.

b) pasažieru maksas, pamatojoties uz izlidojošo pasažieru skaitu un lidojuma galamērķi;

c) lidmašīnu stāvvietas maksas, ņemot vērā lidmašīnas maksimālo pacelšanās svaru un stāvlaukumu lietošanas ilgumu.

(34) Cenrādī bija ietverti dažādi finansiālas stimulēšanas mehānismi:

a) "apjoma atlaide par pasažieriem", saskaņā ar kuru pasažieru maksas, pamatojoties uz pārvadāto pasažieru skaitu, proporcionāli tika atlīdzinātas šādi:

*3. tabula*

**Apjoma atlaide par pasažieriem saskaņā ar 2004. gada cenrādi**

| Pasažieru skaits gadā | Atlīdzības apmērs (%) |
|---|---|
| Vairāk par 50 000 | 5 |
| Vairāk par 100 000 | 10 |
| Vairāk par 150 000 | 15 |
| Vairāk par 250 000 | 20 |

b) "izaugsmes stimuls galamērķa vai biežuma atlaides veidā", ko piešķīra par jaunu maršrutu atklāšanu no Šēnefeldes un papildu biežumu esošajos maršrutos no Šēnefeldes. Galamērķa atlaides apmērs pirmajā gadā bija 80 %, otrajā gadā – 60 %, trešajā gadā – 40 % un ceturtajā gadā – 20 % no nolaišanās pamattarifa (definēts kā piemērojamo pacelšanās un nolaišanās maksu, kā arī pasažieru maksu summa attiecīgajiem lidmašīnu reisiem). Biežuma atlaides apmērs pirmajā gadā bija 60 % un otrajā gadā 40 % no nolaišanās pamattarifa. Lai noteiktu precīzus noteikumus, *FBS* un aviosabiedrībai bija jānoslēdz divpusējs līgums.

(35) Cenrādis par 2004. gadu vēlreiz tika grozīts 2005. gada jūlijā. Saskaņā ar šiem grozījumiem aviosabiedrības varēja saņemt galamērķa atlaidi, ja tās atklāja jaunus maršrutus no Berlīnes lidostu sistēmas, proti, maršrutus uz galamērķiem, uz kuriem līdz šim nebija tiešu lidojumu no Berlīnes. Turpretim pirms grozījumiem galamērķa atlaide tika piemērota jauniem maršrutiem no Šēnefeldes arī tad, ja šajā maršrutā jau notika tiešie lidojumi no citām Berlīnes lidostām.

(36) 2006. gada 19. janvārī tika pieņemts jauns cenrādis ("2006. gada cenrādis"), kurš ar atpakaļejošu spēku stājās spēkā 2006. gada 1. janvārī. Salīdzinājumā ar 2004. gada cenrādi tagad vairs netika piemērota biežuma atlaide. 2006. gada cenrādī būtībā bija paredzēti trīs dažādi finansiāli stimuli: "izaugsmes atbalsts" ([15]), proti, stimuls saistībā ar tonnāžas apjoma vai pasažieru plūsmas pieaugumu katrā reisā, "galamērķa atbalsts" par jauna tiešā maršruta atklāšanu no Berlīnes uz jaunu galamērķa lidostu, kā arī "pasažieru apjoma atlaide".

(37) Saskaņā ar 2006. gada cenrādi aviosabiedrībai, atklājot jaunu maršrutu no Berlīnes, bija jāizvēlas galamērķa atbalsts vai izaugsmes atbalsts. Šī izvēle bija jāizdara pirms jauna maršruta atklāšanas, un šis vienreiz iespējamais lēmums bija juridiski saistošs.

(38) Galamērķa atbalsts pirmajā lidojumu sezonā pēc jauna maršruta atklāšanas bija 80 %, otrajā lidojumu sezonā – 60 %, trešajā lidojumu sezonā – 40 %, ceturtajā lidojumu sezonā – 20 % un piektajā lidojumu sezonā – 10 % no nolaišanās pamattarifa. Turklāt aviosabiedrības apņēmās atmaksāt galamērķa atbalstu, ja tās atteicās no jaunā maršruta jau pirms piektās lidojumu sezonas beigām: pirmajā lidojumu sezonā 60 % no maksājamā nolaišanās pamattarifa, otrajā lidojumu sezonā – 40 %, trešajā lidojumu sezonā – 20 %, ceturtajā lidojumu sezonā – 10 % un piektajā lidojumu sezonā – 0 %.

([15]) Šis "izaugsmes atbalsts" atšķiras no 2004. gada cenrādī paredzētās "izaugsmes atlaides".

(39) Izaugsmes atbalstu aviosabiedrības varēja izmantot, ja salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu tās bija sasniegušas lielāku tonnāžas apjomu vai pasažieru plūsmu katrā reisā. Izaugsmes atbalsts tika aprēķināts, pamatojoties uz cenrādī norādīto skalu atkarībā no sasniegtās izaugsmes apmēra; no tā izrietēja pakāpeniski mazākas lidostas maksu atlaides. Izaugsmes atbalsta maksimālais termiņš bija pieci gadi.

(40) Turpretim "pasažieru apjoma atlaide" salīdzinājumā ar 2004. gada cenrādi tika grozīta un papildināta tikai mazliet. Saskaņā ar 2006. gada cenrādi pasažieru apjoma atlaide, tagad dēvēta par "apjoma atbalstu", tika piešķirta, proporcionāli atmaksājot pacelšanās un nolaišanās maksas, kā arī pasažieru maksas atkarībā no pārvadāto pasažieru skaita. Tika noteikti šādi atlaižu līmeņi:

*4. tabula*

**Apjoma atbalsts: atlaides saskaņā ar 2006. gada cenrādi**

| Pasažieru skaits gadā | Atlīdzības apmērs (%) |
|---|---|
| Vairāk par 50 000 | 5 |
| Vairāk par 100 000 | 10 |
| Vairāk par 250 000 | 15 |
| Vairāk par 500 000 | 20 |
| Vairāk par 1 miljonu | 30 |
| Vairāk par 2 miljoniem | 40 |

### 3.3. *FBS* un konkrēto aviosabiedrību noslēgtie individuālie līgumi

#### 3.3.1. *EasyJet kā Šēnefeldes pamatoperatora piesaistīšana*

(41) *FBS*, īstenojot ZIP stratēģiju Šēnefeldē, 2003. gadā sāka sarunas ar *easyJet Airline Company Ltd*. (turpmāk *easyJet*), jo šis uzņēmums meklēja vietu jaunas bāzes veidošanai kontinentālajā Eiropā. Apmaiņā pret pievilcīgām lidostas maksām un citiem finansiāliem stimuliem *easyJet* piedāvāja pirmajā darbības gadā (2004. gadā) šajā lidostā izvietot četras lidmašīnas, otrajā gadā – sešas lidmašīnas un laikā no 2006. līdz 2009. gadam – katru gadu pa vienai papildu lidmašīnai. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju *FBS* uzskatīja to par iespēju piesaistīt Šēnefeldei pamatoperatoru, kas ir jau tirgū nostabilizējies ZIP.

(42) 2003. gada 19. decembrī *FBS* un *easyJet* noslēdza līgumu (turpmāk "2003. gada līgums ar *easyJet*") ar iepriekš minētajiem noteikumiem. Šajā līgumā *easyJet* tika noteikta īpaša maksu struktūra, kas atšķīrās no piemērojamā cenrāža. Tajā maksas ir noteiktas tikai, pamatojoties uz izlidojošo pasažieru skaitu. Neņemot to vērā, ar līgumu tika ieviesta atlaižu sistēma, kas pamatojās uz to papildu pasažieru skaitu, kurus *easyJet* bija pārvadājusi attiecīgajā gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Šī īpašā atlaižu sistēma ar nosaukumu "Izaugsmes atbalsts" vēlāk tika iekļauta 2006. gada cenrādī (sk. 36.–39. apsvērumu). Turklāt *FBS* un *easyJet* vienojās par galamērķa atbalstu vienreizēja maksājuma veidā EUR [..] apmērā par katru jaunu ikdienas apļa maršrutu (biežumu), ko uzsāka *easyJet*. Tomēr maksājumi, kas pamatojās uz šo sistēmu, 2004. gadā tika izbeigti. Kopumā šīs sistēmas piemērošanas laikā tika sniegts atbalsts 19 jauniem ikdienas apļa maršrutiem, ko uzsāka *easyJet*.

(43) *FBS* un *easyJet* noslēgtā līguma darbības laiks sākotnēji bija 10 gadi ar iespēju *easyJet* to pagarināt vēl uz 10 gadiem. 2007. gada 11. septembrī *FBS* un *easyJet* noslēdza līgumu par grozījumiem (turpmāk "2007. gada līgums par grozījumiem ar *easyJet*"), ar kuru tika grozīts sākotnējā līguma darbības laiks un citi noteikumi. Ar šo līgumu par grozījumiem 2003. gada līguma ar *easyJet* grozītās redakcijas darbības laiks tika ierobežots līdz *BER* lidostas atklāšanai (toreiz tā bija paredzēta 2011. gadā). Attiecībā uz lidostas maksām 2007. gada līgumā par grozījumiem ar *easyJet* bija iekļauta "dinamiska" norāde uz lidostas vispārējo cenrādi ([16]). Saskaņā ar to Šēnefeldē piemērotais cenrādis jebkurā brīdī bija piemērojams arī *easyJet*, pat ja pēc līguma noslēgšanas *FBS* grozītu cenrādi.

([16]) Šī norāde attiecas uz lidostas maksu apmēru, atlaižu sistēmu un citiem cenrādī paredzētajiem finansiālas stimulēšanas mehānismiem.

(44) Laikā no 2003. līdz 2006. gadam *easyJet* būtiski palielināja pārvadājumu apjomu Šēnefeldē. *EasyJet* pat spēja palielināt Šēnefeldē izvietoto lidmašīnu skaitu ātrāk, nekā bija noteikts līgumā ar *FBS*. Rezultātā 2006. gadā Šēnefelde kļuva par lielāko *easyJet* bāzi ārpus Apvienotās Karalistes.

(45) Šo faktu atspoguļo 5. tabula, kurā redzama *easyJet* pārvadājumu attīstība Šēnefeldē (absolūtos skaitļos un procentos no Šēnefeldes pasažieru kopskaita laikā no 2004. līdz 2010. gadam).

*5. tabula*

***EasyJet* pārvadājumu attīstība Šēnefeldē laikā no 2004. līdz 2010. gadam**

| *EasyJet* pasažieru skaita attīstība | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 |
| *EasyJet* pasažieru īpatsvars Šēnefeldes kopējā pasažieru plūsmā | 30 % | 46 % | 46 % | 46 % | 48 % | 42 % | 41 % |

3.3.2. *Citu aviosabiedrību piesaistīšana Šēnefeldei*

(46) Līdztekus *easyJet* kā pamatoperatora piesaistīšanai *FBS* centās piesaistīt arī citus ZIP. Rezultātā tika noslēgti individuāli līgumi ar šādiem ZIP: *Germanwings GmbH* (turpmāk *Germanwings*), *Ryanair Limited* (turpmāk *Ryanair*), *Volare Airlines S.p.A.* (turpmāk *Volare*), *V-Bird Airlines B.V.* (turpmāk *V-Bird*), *Norwegian Air Shuttle AS* (turpmāk *Norwegian Air Shuttle*), *Icelandair Reykjavik Airport* (turpmāk *Icelandair*) un aviosabiedrību *Aer Lingus Limited* (turpmāk *Aer Lingus*), kura šajā lēmumā tiek uzskatīta par ZIP ([17]).

(47) Ar *Ryanair* un *Germanwings* secīgi tika noslēgti divi līgumi – viens 2003. gadā un otrs 2004. gadā.

(48) Līgumi ar *Ryanair*, *Volare* un *V-Bird*, kā arī pirmais līgums ar *Germanwings* tika noslēgti pirms 2004. gada cenrāža pieņemšanas un stāšanās spēkā (sk. (33). apsvērumu). Šajos līgumos tika raksturoti Šēnefeldē apkalpotie maršruti un to biežums. Līgumos bija paredzēti finansiāli stimuli kā pārrunu laikā saskaņoti maksājumi atsevišķām aviosabiedrībām, lai pārliecinātu šīs aviosabiedrības sākt vai paplašināt darbību Šēnefeldē, negaidot, kad tiks pieņemts jauns cenrādis ar finansiāliem stimuliem. Šie maksājumi bija saistīti ar nosacījumu, ka aviosabiedrībai bija jāveic vismaz noteikta daļa lidojumu, kas plānoti saskaņā ar līgumā paredzēto darbību ([18]). Pirmajā līgumā ar *Ryanair* bija paredzēts maksājums [..] miljonu euro apmērā gadā (līguma darbības laikā). Līgumos ar *V-Bird* un *Volare* bija ietverti maksājumi pa [..] miljoniem euro trijos gados, gada maksājumiem pakāpeniski samazinoties. Pirmajā līgumā ar *Germanwings* bija noteikts maksājums pakāpeniski mazākas atlaides veidā par maksājamām lidostas maksām trīs gadu periodā. Turklāt puses vienojās, ka *FBS* jāsedz mārketinga darbību izmaksas EUR [..] apmērā gadā.

(49) Pārējie līgumi, kuri tika noslēgti līdz ar 2004. gada cenrāža pieņemšanu vai vēlāk, būtībā pamatojās uz šiem pašiem principiem. Arī šajos līgumos tika raksturoti no Šēnefeldes apkalpotie maršruti un to biežums. Šādi attiecīgās aviosabiedrības varēja izmantot dažādus finansiālos stimulus. Tomēr līgumos bija ietverta "dinamiska" norāde uz lidostas vispārējo cenrādi. Saskaņā ar to Šēnefeldē piemērotais cenrādis jebkurā brīdī bija piemērojams arī attiecīgajai aviosabiedrībai, pat ja pēc līguma noslēgšanas *FBS* grozītu cenrādi ([19]). Līgumos bija ietverti noteikumi, saskaņā ar kuriem konkrētu cenrādī paredzēto stimulu piešķiršana bija saistīta ar nosacījumu, ka aviosabiedrībai bija jāveic vismaz noteikta daļa lidojumu, kas plānoti saskaņā ar līgumā paredzēto darbību. Turklāt dažos līgumos

([17]) Šo atsevišķo līgumu pārskats ir sniegts 6. tabulā.
([18]) Līgumā saskaņotās dotācijas maksājums aviosabiedrībai *Germanwings*, piemēram, bija saistīts ar nosacījumu, ka *Germanwings* bija jāveic vismaz [..] % lidojumu, kuri plānoti saskaņā ar paredzēto darbību.
([19]) Šī pati pieeja ir izmantota 2007. gada līgumā par grozījumiem ar *easyJet* (sk. 43. apsvērumu).

bija noteikts, ka *FBS* maksās dotācijas, lai proporcionāli finansētu attiecīgo aviosabiedrību mārketinga izmaksas. Piemēram, līgumā ar *Norwegian Air Shuttle* bija paredzēta vienreizēja dotācija EUR [..] apmērā, ko *FBS* maksā, lai segtu aviosabiedrības pierādāmās mārketinga izmaksas. Arī *Aer Lingus* un *Icelandair* tika piedāvāti vienreizēji maksājumi EUR [..] vai EUR [..] apmērā to mārketinga izmaksu daļējai finansēšanai.

(50) Turpmāk redzamajā tabulā ir sniegts dažādu līgumu darbības laiku pārskats.

*6. tabula*

**FBS un dažādu ZIP līgumu darbības laiki**

| Aviosabiedrība/līgums | Līguma datums | Paredzētais līguma darbības laiks [1] |
|---|---|---|
| Ryanair (pirmais līgums) | 2003. gada 31. marts | 2003. gada 1. maijs – 2004. gada 30. aprīlis |
| Ryanair (otrais līgums) | 2004. gada 28. aprīlis | 2003. gada 1. maijs – 2008. gada 30. aprīlis |
| Germanwings (pirmais līgums) | 2003. gada 14. oktobris [2] | 2003. gada 26. oktobris – 2006. gada 31. oktobris |
| Germanwings (otrais līgums) | 2004. gada 23. decembris | 2004. gada 1. maijs – 2008. gada 30. aprīlis |
| Volare | 2003. gada 22. oktobris [3] | 2003. gada 26. oktobris – 2007. gada 31. marts [4] |
| V-Bird | 2003. gada 3. novembris [5] | 2003. gada 3. novembris – 2007. gada 3. novembris [6] |
| Icelandair | 2004. gada 6. jūnijs | 2004. gada 6. jūnijs – 2009. gada 31. marts |
| Norwegian Air Shuttle | 2004. gada 17. maijs | 2004. gada 29. marts – 2009. gada 31. marts |
| Aer Lingus | 2004. gada 13. maijs | 2004. gada 30. marts – 2009. gada 31. marts |

[1] Dažu līgumi stājās spēkā ar atpakaļejošu datumu, proti, agrāk nekā līguma noslēgšanas dienā. Tā bija, piemēram, otrajam līgumam ar *Germanwings*, kurš stājās spēkā ar atpakaļejošu datumu, proti, dienā, kad stājās spēkā 2004. gada cenrādis. Tāpat bija arī otrajam līgumam ar *Ryanair*, kurš aizstāja pirmo līgumu ar *Ryanair* un stājās spēkā ar atpakaļejošu datumu, proti, 2003. gada 1. maijā – dienā, kad stājās spēkā pirmais līgums ar *Ryanair*.

[2] Īsi pirms tam (2003. gada 29. septembrī) *FBS* un *Germanwings* parakstīja līgumu, kuram bija jāstājas spēkā 2003. gada 26. oktobrī. Tomēr vēl pirms tā stāšanās spēkā to aizstāja 2003. gada 14. oktobra līgums. Tāpēc 2003. gada 29. septembra līgums nekad netika piemērots.

[3] 2003. gada 22. oktobrī *FBS* un *Volare* parakstīja divus līgumus – "pamatlīgumu" un "papildlīgumu". Šajā lēmumā šie divi līgumi tiek uzskatīti par vienu līgumu.

[4] Tomēr 2004. gadā *Volare* izbeidza darbību Šēnefeldē.

[5] 2003. gada 3. novembrī *FBS* un *V-Bird* parakstīja divus līgumus – "pamatlīgumu" un "papildlīgumu". Šajā lēmumā šie divi līgumi tiek uzskatīti par vienu līgumu.

[6] Tomēr 2004. gadā *V-Bird* izbeidza darbību Šēnefeldē.

*Avots:* pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas saņemto Vācijas 2007. gada 4. oktobra piezīmju 16. un 20. pielikums.

(51) 7. tabulā ir sniegta attiecīgo aviosabiedrību pārvadājumu attīstība Šēnefeldē laikā no 2003. līdz 2010. gadam.

*7. tabula*

**To ZIP pasažieru skaita attīstība, par kuriem notika izmeklēšana laikā no 2003. līdz 2010. gadam**

| Aviosabiedrību ar individuāliem līgumiem pasažieru skaita attīstība laikā no 2003. līdz 2010. gadam | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 Air Shuttle | — | 35 381 | 59 035 | 102 682 | 169 376 | 191 742 | 204 508 | 221 237 |

Aviosabiedrību ar individuāliem līgumiem pasažieru skaita attīstība laikā no 2003. līdz 2010. gadam

| | 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 | — | — | — | — | — | — |
| Šo aviosabiedrību pārvadājumu Šēnefeldē kopējais īpatsvars | 17 % | 26 % | 24 % | 30 % | 34 % | 36 % | 41 % | 40 % |

(52) Kopumā ZIP stratēģijas īstenošana izraisīja ļoti strauju pārvadājumu apjoma pieaugumu Šēnefeldē. Kā izriet no 1. tabulas, 2003. un 2004. gadā pasažieru skaits gandrīz divkāršojās (no 1,7 miljoniem palielinājās līdz 3,3 miljoniem). Arī turpmāk pasažieru skaits ievērojami palielinājās, 2005. gadā sasniedzot 5 miljonus un 2006. gadā – 6 miljonus pasažieru. Laikā no 2003. līdz 2009. gadam pasažieru skaits palielinājās četras reizes.

### 3.4. **B terminālis un telpu iznomāšana *easyJet* šajā terminālī**

(53) Šēnefeldes lidostā B terminālis ir konstruktīvi savienots ar A termināli, kopā veidojot Ziemeļu termināli (*Nordterminal*). Jaudas ziņā B terminālis ir viens no mazākajiem Šēnefeldes termināļiem. Lielākā daļa pasažieru un aviosabiedrību izmanto ievērojami lielāko A termināli. B terminālī notiek tikai pasažieru un bagāžas reģistrācija, kā arī pasažieru drošības kontrole. Visi pārējie pasažieru apkalpošanas posmi notiek blakus esošajā A terminālī. Tie ir gaidīšana pirms izlidošanas, sagatavošanās iekāpšanai lidmašīnā un pati iekāpšana. Turklāt A terminālī ierodas visi ielidojušie pasažieri un saņem savu bagāžu.

(54) Lai sagatavotos būtiskam papildu pārvadājumu apjomam, kas Šēnefeldē bija paredzams 2003. gada līguma ar *easyJet* rezultātā, 2004. gada martā *FBS* noslēdza papildu līgumu ar šo aviosabiedrību. Ar šo papildu līgumu ("2004. gada nomas līgums ar *easyJet*") *FBS* piešķīra *easyJet* ekskluzīvas tiesības lietot reģistrācijas galdus un apkalpes telpas Šēnefeldes B terminālī. Saskaņotās nomas maksas bija jāmaksā atsevišķi no lidostas maksām. Turklāt līgums ļāva *easyJet* veikt tā dēvēto "zīmološanu", proti, noteiktas platības noformēt aviosabiedrības zīmola stilā.

(55) Laikā no 2004. līdz 2007. gadam *easyJet* nomāja biroju telpas un reģistrācijas galdus aptuveni [..] $m^2$ platībā, kas atbilst aptuveni [..] % no B termināļa kopējās platības. 2008. gada februārī *easyJet* pārcēlās uz atsevišķām biroju telpām, līdz ar to B terminālī izmantoto biroju platība samazinājās līdz [..] $m^2$.

(56) B termināļa brīvās platības, tostarp zāles un gaiteņus, kā arī tajos esošās kafejnīcas, var izmantot arī citu aviosabiedrību pasažieri, jo A terminālis nav telpiski nodalīts no B termināļa.

(57) Pasažieru apkalpošana B terminālī atšķiras no apkalpošanas citos terminālos tehniski citādā bagāžas sistēmas drošības aprīkojuma dēļ. B terminālī izmantotajai sistēmai ir iebūvēta rentgena iekārta bagāžas pārbaudei. A terminālī pārbaude ar rentgenu notiek uzreiz pēc pasažieru ienākšanas reģistrācijas zonā. Vācija uzskata, ka bagāžas sistēmas iekārta B terminālī tehniski ir tikpat efektīva kā attiecīgā iekārta A terminālī.

### 3.5. **Oficiālajā izmeklēšanas procedūrā izvērtējamie pasākumi**

(58) Oficiālā izmeklēšanas procedūra attiecas uz šādiem pasākumiem:

— līgums par kontroli un peļņas nodošanu (turpmāk "1. pasākums") tiktāl, ciktāl par no šā līguma izrietošā atbalsta iespējamo saņēmēju lēmumā sākt procedūru tika atzīts uzņēmums *FBS*,

— 2003. gada līguma ar *easyJet* noteikumi par maksām (turpmāk "2. pasākums") tiktāl, ciktāl par no šiem noteikumiem izrietošā atbalsta saņēmēju tika atzīta aviosabiedrība *easyJet*,

— 6. tabulā minētajos līgumos vairākiem citiem ZIP piedāvātie noteikumi, tostarp lidostas maksu atlaides un dažādi finansiāli stimuli (turpmāk kopā "3. pasākums"), tiktāl, ciktāl par no šiem noteikumiem izrietošā atbalsta iespējamiem saņēmējiem tika atzītas aviosabiedrības *Ryanair*, *Volare*, *Germanwings*, *V-Bird*, *Norwegian Air Shuttle*, *Aer Lingus* un *Icelandair*,

— 2004. gada nomas līgums ar *easyJet* (turpmāk "4. pasākums") tiktāl, ciktāl par no šā līguma izrietošā atbalsta saņēmēju tika atzīta aviosabiedrība *easyJet*.

## 4. PAMATOJUMS OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAI

### 4.1. **1. pasākums – līgums par kontroli un peļņas nodošanu**

(59) Lēmumā sākt procedūru Komisija norādīja, ka noteiktu laiku Šēnefelde ir grāmatojusi zaudējumus un arī pašlaik tā strādā ar zaudējumiem. Turklāt Komisija konstatēja, ka viens no galvenajiem instrumentiem *FBS* izdzīvošanai ir šo zaudējumu kompensēšana ar *BFG* gūto peļņu. Sākotnēji Komisija secināja, ka šī šķērssubsidēšana, kas pamatojas uz līgumu par kontroli un peļņas nodošanu, *FBS* sniedza ekonomiskas priekšrocības, ko uzņēmums, iespējams, nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos. Komisija uzskatīja, ka šīs priekšrocības ir īpašas, jo sniedz labumu tikai vienam uzņēmumam. Turklāt tās kropļo konkurenci un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(60) Tāpat sākotnēji Komisija secināja, ka šīs ekonomiskās priekšrocības ir finansētas no valsts līdzekļiem un līdz ar to tās ir piešķīrusi valsts. Par valsts līdzekļiem Komisija uzsvēra, ka *FBS* ir valsts uzņēmums, kas pieder Vācijas valdībai un divām federālajām zemēm. Turklāt astoņi no desmit Uzraudzības padomes locekļiem pārstāv Vācijas valsts iestādes. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka *FBS* līdzekļi jāatzīst par valsts līdzekļiem. Par 1. pasākuma attiecināmību uz valsti Komisija īpaši uzsvēra *FBS* darbības veidu un norādīja, ka lidostām ir būtiska nozīme dažādās politikas jomās un ka valsts iestādes principā "nav klātneesošas", ja lidostas operators pieņem lēmumus par attiecīgās infrastruktūras ilgtermiņa attīstību.

(61) Tādēļ Komisija uzskatīja, ka attiecīgais pasākums var būt valsts atbalsts. Tā apšaubīja šā iespējamā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, jo īpaši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā minēto izņēmumu. Šajā ziņā Komisija konstatēja, ka, ja attiecīgo atbalstu var uzskatīt par valsts atbalstu, tas ir darbības atbalsts un ka tas, šķiet, nav nepieciešams un samērīgs vispārējas nozīmes mērķa sasniegšanai, kā arī nav saistīts ar pārstrukturēšanas procesu. Komisija apšaubīja arī pasākuma saderību ar LESD 106. panta 2. punkta noteikumiem, norādot, ka Vācijas iestādes nav pierādījušas, ka *FBS* bija uzticēts sniegt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus. Turklāt Komisija norādīja uz Kopienas vadlīniju par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības sākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (turpmāk "Aviācijas vadlīnijas") ([20]) 34. un 35. punktu, saskaņā ar kuriem lidostas darbību kopumā tikai izņēmuma gadījumā var uzskatīt par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu.

### 4.2. **2. pasākums – 2003. gada līgums ar *easyJet***

(62) Lēmumā sākt procedūru Komisija norādīja, ka *easyJet* maksātās lidostas maksas bija ievērojami mazākas nekā piemērojamā cenrādī paredzētās maksas. Komisija arī uzsvēra, ka, lai gan citiem ZIP Šēnefeldē piešķirtās atlaides pamatojās uz attiecīgi piemērojamo cenrādi, tomēr 2003. gada līgumā ar *easyJet* šī "dinamiskā" norāde uz cenrādi nebija paredzēta. Tāpēc sākotnēji Komisija uzskatīja, ka 2003. gada līgums ar *easyJet* sniedza *easyJet* īpašas priekšrocības, iespējams, kropļojot konkurenci un iespaidojot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(63) Turklāt sākotnēji Komisija secināja, ka šis pasākums ir finansēts no valsts līdzekļiem un attiecas uz valsti, tostarp pamatojoties uz argumentiem, kas minēti saistībā ar 1. pasākumu un kuri attiecas arī uz 2. pasākumu. Komisija arī norādīja, ka, lai noslēgtu tādus līgumus kā ar *easyJet* un pārējiem ZIP, visticamāk, ir nepieciešama Uzraudzības padomes atļauja, bet tās locekļu vairākums pārstāv valsts iestādes. Turklāt Komisija atzīmēja, ka *FBS* publicētais cenrādis ir jāapstiprina Brandenburgas federālās zemes Pilsētattīstības, mājokļu un satiksmes ministrijai. Šie aspekti tika uzskatīti par papildu norādēm, ka 2. pasākums (un 3. pasākums) arī attiecas uz valsti. Papildus Komisija norādīja, ka Brandenburgas federālās zemes premjerministrs bija *FBS* Uzraudzības padomes loceklis un viņa pakļautībā bija arī Pilsētattīstības, mājokļu un satiksmes ministrija.

([20]) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

(64) Ja pasākumu var uzskatīt par valsts atbalstu, Komisija apšaubīja arī šā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, jo īpaši ņemot vērā Aviācijas vadlīniju noteikumus.

### 4.3. **3. pasākums – līgumi ar dažādiem citiem ZIP**

(65) Lēmumā sākt procedūru Komisija paskaidroja, ka pārvadājumu apjoma palielināšanai Šēnefeldē ieviestie atlaižu noteikumi deva labumu tikai konkrētām aviosabiedrībām, un uzsvēra šīs atlaižu sistēmas nepietiekamo pārredzamību. Komisija norādīja, ka daži no izvērtētajiem noteikumiem par maksām tika saskaņoti laikā, kad piemērojamā cenrādī nebija nekādu noteikumu par atvieglojumiem, un ka 2004. gada cenrādis tika izstrādāts tieši tāpēc, lai ar atpakaļejošu spēku izveidotu šo noteikumu juridisko pamatojumu. Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju 2004. gada cenrādī paredzētie atlaižu noteikumi nevarēja likumīgi stāties spēkā, jo 2004. gada cenrādi atbildīgā iestāde bija apstiprinājusi tikai ar nosacījumu, ka Eiropas Komisijai tiek paziņots par attiecīgajiem atlaižu noteikumiem, bet šāds paziņojums netika sniegts ([21]). Ņemot vērā šo informāciju, sākotnēji Komisija secināja, ka izvērtējamie noteikumi attiecīgajām aviosabiedrībām sniedza īpašas priekšrocības. Turklāt Komisija uzskatīja, ka šīs ekonomiskās priekšrocības, iespējams, kropļo konkurenci un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(66) Par valsts līdzekļu izmantošanu 3. pasākumā un šā pasākuma attiecināmību uz valsti Komisija minēja tos pašus argumentus kā par 2003. gada līgumu ar *easyJet*.

(67) Visbeidzot, ja izvērtējamos noteikumus var uzskatīt par valsts atbalstu, Komisija apšaubīja to saderību ar iekšējo tirgu, jo īpaši ņemot vērā Aviācijas vadlīniju noteikumus.

### 4.4. **4. pasākums – 2004. gada nomas līgums ar *easyJet***

(68) Attiecībā uz *FBS* un *easyJet* līgumu par Šēnefeldes lidostas B termināļa lietošanu lēmumā sākt procedūru Komisija norādīja uz Potsdamas apgabaltiesas spriedumu ([22]). Apgabaltiesa bija konstatējusi, ka *easyJet* bija piešķirtas ekskluzīvas tiesības lietot visu lidostas termināli (B termināli) un ka no tā bija jāaiziet visām citām aviosabiedrībām, kuras agrāk bija nomājušas šo termināli. Šis termināls sniedz dažādas priekšrocības, kādu nav Berlīnes-Šēnefeldes lidostas pārējos termināļos. Piemēram, terminālī ir vairāku līmeņu bagāžas lente, kas ļauj izsniegt bagāžu daudz ātrāk nekā viena līmeņa transportēšanas sistēmas.

(69) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju apgabaltiesa bija konstatējusi, ka nav iemesla piešķirt *easyJet* ekskluzīvas tiesības lietot B termināli. Citas aviosabiedrības, kuras arī strādāja Berlīnes-Šēnefeldes lidostā, Šēnefeldē apkalpoja tikpat pasažieru un piedāvāja līdzīgu maršrutu skaitu kā *easyJet*. Neņemot to vērā, Komisija uzskatīja, ka mēneša nomas maksa, ko *FBS* aprēķināja *easyJet*, EUR [..] apmērā ir zemāka par tirgū raksturīgo nomas maksu.

(70) Tādēļ sākotnēji Komisija secināja, ka 2004. gada nomas līgums ar *easyJet* sniedz *easyJet* īpašas priekšrocības. Turklāt Komisija uzskatīja, ka šīs ekonomiskās priekšrocības, iespējams, kropļo konkurenci un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(71) Par valsts līdzekļu izmantošanu 4. pasākumā un šā pasākuma attiecināmību uz valsti Komisija minēja tos pašus argumentus kā par 2003. gada līgumu ar *easyJet*.

(72) Visbeidzot, ja pasākumu var uzskatīt par valsts atbalstu, Komisija apšaubīja šā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, jo īpaši ņemot vērā Aviācijas vadlīniju noteikumus.

## 5. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

### 5.1. **Air France**

(73) Saskaņā ar *Air France* sniegto informāciju samazinātās maksas, ko *FBS* iekasēja Šēnefeldē, nav vispārējs pasākums, jo šajā gadījumā netika sniegts nepieciešamais publiskais paziņojums. Turklāt 2003. gada līguma ar *easyJet* darbības laiks (20 gadi) ir pretrunā Komisijas lēmumu praksei. Ilgtermiņa finanšu atbalstam nav objektīva pamatojuma, un nav iespējams pierādīt nekādu stimulējošu iedarbību.

([21]) Lai pamatotu šo sākotnējo secinājumu, Komisija norādīja uz Potsdamas apgabaltiesas (*Landgericht Potsdam*) 2004. gada 20. oktobra spriedumu (lieta 2 O 70/04, 5. lpp.).

([22]) Potsdamas apgabaltiesas 2004. gada 20. oktobra spriedums (lieta 2 O 70/04).

(74) Par to, ka *easyJet* izmanto B termināli, *Air France* uzskatīja, ka tas ir vienīgais terminālis, kurš bija paredzēts vienas aviosabiedrības ekskluzīvai lietošanai. Par tiesībām slēgt 2004. gada nomas līgumu ar *easyJet* netika rīkots konkurss. *EasyJet* ir vienīgā aviosabiedrība, kura Šēnefeldē var piedāvāt ērtu un drošu bagāžas izsniegšanu.

### 5.2. **Lufthansa**

(75) Aviosabiedrība *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk *Lufthansa*) savās piezīmēs norādīja, ka uzņēmējdarbība trijās Berlīnes lidostās (Tēgelē, Šēnefeldē un Tempelhofā) attīstījās ļoti pozitīvi un komerciālā rentabilitāte iepriekšējos trijos gados bija aptuveni [..] %. *Lufthansa* uzskatīja, ka Šēnefeldi subsidēja Tēgelē strādājošās aviosabiedrības.

### 5.3. **Germania**

(76) Aviosabiedrība *Germania Fluggesellschaft mbH* (turpmāk *Germania*) uzskatīja, ka Šēnefeldē piedāvātās priekšrocības, pateicoties *FBS* un *BFG* līgumam par kontroli un peļņas nodošanu, finansēja Tēgeles lidostas pasažieri. Saskaņā ar *Germania* sniegto informāciju šķērssubsidēšana izriet no maksu aprēķina veida, kā arī no Šēnefeldes lidostas un Tēgeles lidostas saiknes, kas, pēc *Germania* domām, jāuzskata par slepenu vienošanos. *Germania* uzskata, ka uz zaudējumu kompensēšanu *FBS* nereaģēja kā tirgus ekonomikas ieguldītājs. *Germania* nešķiet ticams, ka *FBS* izdevumus Šēnefeldē bija iespējams segt ar darbības ieņēmumiem.

(77) *Germania* apgalvoja, ka aviosabiedrības Šēnefeldē saņēma darbības atbalstu, pateicoties individuāliem līgumiem par lidostas maksām. Turklāt saskaņā ar *Germania* sniegto informāciju 2004. gada cenrādis nav ne apstiprināts, ne publicēts.

(78) *Germania* norādīja, ka *easyJet* maksātā nomas maksa par B termināļa lietošanu nebija tirgus cena. Tas ir līdzvērtīgi priekšrocību piešķiršanai un valsts atbalstam. Visa termināļa ekskluzīva lietošana ļāva *easyJet* piedāvāt efektīvākus pakalpojumus, bet citām aviosabiedrībām šādas iespējas nebija.

### 5.4. **DBA**

(79) Saskaņā ar zemo izmaksu pārvadātāja un *Air Berlin* (izbeidza darbību 2008. gadā) meitasuzņēmuma *DBA Luftfahrtgesellschaft* (turpmāk *DBA*) sniegto informāciju cenu konkurence Berlīnes gaisa pārvadājumu tirgū bija īpaši spēcīga. Līdz ar ZIP stratēģijas īstenošanu Šēnefeldē un jo īpaši ar *Germanwings* un *easyJet* ienākšanu tirgū konkurence pastiprinājās vēl vairāk. Šādi izjuta spriedzi Tēgelē strādājošās aviosabiedrības, tostarp galvenokārt citi ZIP, piemēram, *Air Berlin*/*DBA*.

(80) Saskaņā ar *DBA* sniegto informāciju *easyJet* maksātā nomas maksa par B terminālī nebija tirgus cena. Turklāt bagāžas lentes ekskluzīva lietošana B terminālī ir priekšrocību sniegšana, kurai ir nozīme saistībā ar valsts atbalsta noteikumiem.

### 5.5. **Eiropas Aviosabiedrību asociācija**

(81) Eiropas Aviosabiedrību asociācija (*Association of European Airlines*, turpmāk *AEA*), kura pārstāv Eiropas aviosabiedrību intereses, uzskata, ka šķērssubsidēšana starp Tēgeli un Šēnefeldi, kā arī starp *AEA* biedriem, kuri galvenokārt strādā Tēgelē, un subsidētajām konkurējošām aviosabiedrībām ar juridisko adresi Šēnefeldē, ir diskriminējoša. Saskaņā ar *AEA* sniegto informāciju, ja netiktu veikta šī pret konkurenci vērstā šķērssubsidēšana, Šēnefeldē strādājošās aviosabiedrības ekonomiski nebūtu dzīvotspējīgas un maksas Tēgelē varētu būt ievērojami zemākas. Ņemot vērā Tēgeles ģeogrāfisko tuvumu līdz Šēnefeldei, no valsts viedokļa subsīdijas nebija vajadzīgas.

(82) Turklāt, kā uzskata *AEA*, lēmumā sākt procedūru minētos pasākumus nav iespējams objektīvi pamatot, atlaides un stimuli ir patvaļīgi un diskriminējoši, un tādēļ šis atbalsts nav saderīgs ar Aviācijas vadlīnijām.

### 5.6. **Germanwings**

(83) Aviosabiedrība *Germanwings* norādīja, ka attiecībā pret uzņēmumu *FBS* vienmēr ir rīkojies kā privāts ieguldītājs. Neraugoties uz piešķirto atlaižu pakāpenisku samazinājumu, *Germanwings* ir izveidojusi savu maršrutu tīklu no Šēnefeldes. Uzņēmums paļāvās uz to, ka ar *FBS* noslēgtie finanšu līgumi ir atbilstīgi likumam, jo īpaši tādēļ, ka trīs Berlīnes lidostas veidoja vienotu lidostu sistēmu.

(84) *Germanwings* paskaidroja, ka nav izskatījusi Hamburgas, Drēzdenes, Leipcigas vai Lībekas lidostas ([23]) kā piemērotas un konkurētspējīgas alternatīvas Šēnefeldei, jo aviosabiedrība galvenokārt apkalpo maršrutus Vācijas teritorijā. Ņemot vērā īso lidojumu ilgumu Vācijas maršrutos, minētās lidostas atrodas pārāk tālu no Berlīnes, lai tās varētu vērtēt kā piemērotas alternatīvas Šēnefeldei.

(85) *Germanwings* arī norādīja, ka B termināļa noma, kur nomnieks bija *easyJet*, ir konkurences noteikumu un valsts atbalsta noteikumu prasību pārkāpums, jo *easyJet* nepiedalījās B termināļa finansēšanā un nomas līgums tika noslēgts bez attiecīga konkursa. Turklāt nomas maksa esot pārāk zema, ņemot vērā, ka B terminālis – atšķirībā no A un C termināļa – ir aprīkots ar modernu bagāžas lenti.

### 5.7. **Lībekas lidosta**

(86) Lībekas lidosta norādīja, ka *FBS* uzņēmējdarbības stratēģija nav negatīvi ietekmējusi tirgu.

### 5.8. **Ryanair**

(87) Aviosabiedrība *Ryanair* uzskatīja, ka īsajos un vidēji garajos maršrutos Drēzdenes, Hamburgas un Lībekas lidostas, no vienas puses, nekonkurēja ar Šēnefeldi, no otras puses. Attālums no Šēnefeldes līdz Drēzdenei, Hamburgai vai Lībekai ir pārāk liels, lai rastos šāda konkurence. Tāpēc līgums ar Šēnefeldi nav ietekmējis citas minētās lidostas.

(88) *Ryanair* norādīja, ka maksas, ko tā maksāja Šēnefeldē, bija atbilstīgas cenrādī sniegtajai informācijai, kas nebija pretrunā nozarē ierastajai praksei. Līgums ar *FBS* ir līdzīgs ar daudzām privātām lidostām noslēgtiem līgumiem, un tāpat to būtu noslēdzis tirgus ekonomikas ieguldītājs. *Ryanair* iesniedza vadības konsultanta [..] pētījumu, kurā tika analizēti *Ryanair* un *FBS* līguma noteikumi. Ņemot vērā Šēnefeldes lidostas salīdzinošo analīzi ar Liverpūles un Lūtonas lidostām, vadības konsultants secināja, ka *FBS* attieksme pret *Ryanair* ir līdzīga attieksmei, kāda tiek gaidīta no privāta tirgus ekonomikas ieguldītāja.

(89) Pēc *Ryanair* domām, Berlīne ir tikpat nozīmīgs Eiropas ekonomiskais un administratīvais centrs kā Londona vai Milāna, un tādēļ tā ir svarīgs lidojumu mērķis Eiropā. Līdz ar to Berlīnē reģistrētās aviosabiedrības var paļauties, ka būs pietiekami pasažieru, kuri vēlēsies turp doties.

### 5.9. **EasyJet**

(90) Par 2003. gada līgumu ar *easyJet* šī aviosabiedrība norāda, ka tirgus ekonomikas ieguldītājs *FBS* vietā arī izmantotu šādu stratēģiju. Faktiski, pateicoties pasākumam, *FBS* spēja būtiski palielināt pasažieru skaitu un uzlabot gada rezultātus.

(91) Tāpat *easyJet* norādīja, ka *FBS* un *easyJet* individuāls līgums par maksām automātiski nenozīmē, ka ir piešķirtas diskriminējošas atlaides. *EasyJet* uzskatīja, ka citām aviosabiedrībām ar līdzīgiem izaugsmes mērķiem tika piešķirti tieši tādi paši nosacījumi kā *easyJet*. Katrā ziņā, ņemot vērā *easyJet* piedāvātos apjomradītos ietaupījumus, atlaides ir bijušas pamatotas. Lielākā daļa Šēnefeldes pasažieru bija *easyJet* klienti, līdz ar to *easyJet* sniedza neproporcionāli lielu ieguldījumu *FBS* rezultātu uzlabošanā.

(92) Par B termināļa lietošanu *easyJet* norādīja, ka tas ir nepabeigts lidostas terminālis. Faktiski *easyJet* nomāja atsevišķu reģistrācijas zonu un attiecīgās biroju telpas Šēnefeldes lidostas Ziemeļu terminālā. Šīs platības lielākā daļa bija publiski pieejama, un to izmantoja arī citu aviosabiedrību pasažieri. Brīdī, kad tika parakstīts līgums ar *easyJet*, B terminālī bija pieejama pietiekama brīvā jauda. Tādēļ citām aviosabiedrībām neradās neizdevīgāks stāvoklis. *EasyJet* uzsvēra, ka kopš 2004. gada, kad tika sākti lidojumi Šēnefeldē, uzņēmums ir aviosabiedrība ar vislielāko pasažieru plūsmu. Tāpēc noteiktu B termināļa zonu ekskluzīva lietošana ir objektīvi pamatota.

(93) Turklāt, kā norāda *easyJet*, bagāžas sistēma B terminālī atbilst tikai parastajiem tehniskajiem standartiem, un šajā ziņā *easyJet* neguva nekādas priekšrocības salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām.

(94) Par B termināļa tirgus vērtību *easyJet* norāda, ka maksātā nomas maksas bija lielāka nekā B termināļa tirgus vērtība, jo terminālis nebija pietiekams *easyJet* jaudas vajadzībām. Tādēļ nomas maksas var salīdzināt tikai ar līdzīgām Šēnefeldes lidostas platībām vai – attiecībā uz birojiem – ar lidostas tiešā tuvumā izvietotiem birojiem.

([23]) Lēmumā sākt procedūru šīs lidostas tika minētas kā piemēri lidostām, kuras izvērtējamie pasākumi varētu ietekmēt negatīvi (sk. lēmuma sākt procedūru 151. punktu).

5.10. **FBS**

(95) *FBS* norādīja uz Berlīnes, proti, lidostu sistēmas (kuru sākotnēji veidoja trīs lidostas), īpašo situāciju un Berlīnes-Brandenburgas (*BER*) centrālās lidostas būvniecības plāniem. 2003. gadā bija izmantota tikai aptuveni puse Šēnefeldes jaudas, un lidostas darbība nesedza izmaksas. Saskaņā ar *FBS* sniegto informāciju Šēnefeldes slēgšana cita starpā nozīmētu Šēnefeldes darbības licences zaudēšanu, bet tā bija obligāti nepieciešama *BER* darbībai.

(96) *FBS* norādīja, ka lidostas, kuras kā iespējamās konkurentes Komisija minēja lēmumā sākt procedūru, patiesībā nekonkurēja ar Berlīnes lidostām, jo tās šķīra pārāk liels ģeogrāfiskais attālums.

(97) Par līgumu par kontroli un peļņas nodošanu *FBS* apgalvoja, ka šādi līgumi starp grupas uzņēmumiem darījumu pasaulē ir parasta parādība. *FBS* uzskatīja, ka peļņas nodošana attiecībās starp trim Berlīnes lidostām ir tikai uzņēmuma iekšējā lieta. Pēc *FBS* domām, lidostu sistēma veido vienu uzņēmumu ar kopīgām interesēm un savstarpējām saiknēm, pamatojoties uz sabiedrību tiesībām. Lidostu sistēma ir viens ģeogrāfiskais un konkrēto pakalpojumu tirgus. Tādēļ runa ir par ierastu tirgus praksi, kas turklāt šajā gadījumā bija lietderīga no ekonomiskā viedokļa.

(98) *FBS* apstrīdēja dažus no lēmumā sākt procedūru sniegtajiem sākotnējiem secinājumiem par valsts līdzekļu izmantošanu. Saskaņā ar uzņēmuma sniegto informāciju fakts, ka cenrādis jāapstiprina valsts iestādei, nepamato secinājumu, ka *FBS* līdzekļus kontrolēja valsts. *FBS* apgalvoja, ka cenrāžu sistēma vienādi attiecās uz lidostu publiskajiem un privātajiem īpašniekiem un tajā tika ņemts vērā vispārējas nozīmes mērķis veikt gaisa pārvadājumus atbilstoši juridiskajiem standartiem. *FBS* norādīja, ka Brandenburgas federālās zemes premjerministram, kurš bija arī *FBS* Uzraudzības padomes loceklis, nebija nekādu tiesību sniegt norādījumus par cenrāžu apstiprināšanu atbildīgajai ministrijai. Turklāt, nosakot maksas, lidostas un aviosabiedrību tiesiskajām attiecībām piemēro tikai privāttiesības, un saskaņā ar civiltiesībām tās ir spēkā neatkarīgi no tā, vai tās apstiprina attiecīgā iestāde.

(99) *FBS* arī paskaidroja, ka cenrādim ir tāds pats spēks kā vispārējiem darījumu noteikumiem un neatkarīgi no oficiāla apstiprinājuma tas ir lidostas un aviosabiedrības līguma būtiska sastāvdaļa. Cenrādis ar tajā paredzēto atlaižu sistēmu no 2004. gada 1. maija tika piedāvāts visām aviosabiedrībām bez izņēmuma. Individuāli līguma noteikumi bija vajadzīgi tikai divpusēju saistību izpildes nosacījumu saskaņošanai un detalizētai mērķu noteikšanai. Ar šiem līgumiem nav piešķirtas nekādas īpašas priekšrocības.

(100) *FBS* apgalvoja, ka 2003. gadā pēc neveiksmīgas privatizācijas abu svarīgāko Berlīnes lidostu atšķirīgā jaudas izmantojuma dēļ – kad Tēgele bija gandrīz pilnībā noslogota bez ievērojamām iespējām paplašināties, bet turpmākajā *BER* atrašanās vietā Šēnefeldē bija pieejama ievērojama brīvā jauda – *FBS* bija jāveic pasākumi, lai organizētu ilgtspējīgus un ekonomiski efektīvus gaisa pārvadājumus Berlīnes aglomerācijā.

(101) Turklāt *FBS* paskaidroja, ka, ņemot vērā *BER* lidostas turpmāko darbību, *FBS* grupas interesēs bija jāsaglabā Šēnefeldes darbība. *FBS* norādīja, ka, pat īslaicīgi slēdzot Šēnefeldi, *de facto* kļūtu neiespējami sasniegt ilgtermiņa stratēģisko mērķi – Berlīnes galvenās lidostas darbību Šēnefeldes atrašanās vietā.

(102) Tādēļ saskaņā ar *FBS* sniegto informāciju no 2003. gada līdz *BER* lidostas atklāšanai Šēnefeldē bija jānodrošina pēc iespējas ekonomiski efektīva darbība. *FBS* piebilda, ka, lai labāk varētu izmantot Šēnefeldes pieejamo jaudu, pēc plaši pazīstama vadības konsultanta ierosinājuma tika nolemts īstenot ZIP stratēģiju. Šī ZIP stratēģija tika uzskatīta par *FBS* ekonomiski izdevīgāko risinājumu, jo šķita reāli, ka ieteiktais cenrādis ar tajā paredzēto mērķtiecīgu un pakāpeniski mazāku finansiālu stimulu sistēmu īstermiņā palielinās pārvadājumu apjomu Šēnefeldē.

(103) *FBS* uzskatīja, ka ZIP stratēģija bija ļoti veiksmīga. Pasažieru skaits Šēnefeldē strauji pieauga, nemazinoties pasažieru plūsmai citās Berlīnes lidostās. *FBS* uzsvēra, ka palielinātais pārvadājumu apjoms nodrošināja lielāku peļņu un kļuva iespējams ātri pārvarēt ekonomiskās grūtības. Jau 2006. gadā *FBS* darbības rezultāts (*EBIT*) pirmoreiz bija pozitīvs. Saskaņā ar *FBS* sniegto informāciju bija jāņem vērā, ka šī pozitīvā tendence turpināsies, kam galvenokārt bija nozīme jaunās lidostas finansēšanā.

(104) *FBS* norādīja, ka 2003. gadā ierosinātās stratēģiskās pārmaiņas bija nepieciešamas ekonomisku apsvērumu dēļ, līdz ar to *FBS* rīkojās kā apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs. Uzņēmējdarbības plāns, uz kuru pamatojās ZIP stratēģija, ļāva *FBS* prognozēt, ka lidostas darbība vairs nebūs nerentabla. *FBS* norādīja uz pētījumu, kuru bija uzticēts veikt audita sabiedrībai [..] (turpmāk "pirmā eksperta pētījums"). Šis 2007. gadā veiktais pētījums apstiprināja, ka ZIP stratēģijas īstenošana un atbilstīga cenrāža ieviešana tirgus ekonomikas ieguldītāja skatījumā bija lietderīga.

(105) *FBS* paskaidroja, ka pirms 2004. gada cenrāža stāšanās spēkā ar noteiktiem ZIP noslēgtie individuālie līgumi bija nepieciešami, lai īstenotu ZIP stratēģiju un stimulētu aviosabiedrības sākt darbību Šēnefeldē. *FBS* norādīja uz otru pētījumu, kurš arī tika sagatavots 2007. gadā un kuru bija uzticēts veikt audita sabiedrībai [..]. Šajā pētījumā [..] analizēja dažādo 3. pasākumā minēto līgumu rentabilitāti un secināja, ka, noslēdzot šos līgumus, *FBS* rīkojās kā apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs. Visi individuālie līgumi ar dažādām aviosabiedrībām tika noslēgti, pamatojoties tikai uz ekonomiskiem apsvērumiem, lai īstermiņā uzlabotu *FBS* ekonomisko situāciju.

(106) Par 2003. gada līgumu ar *easyJet FBS* uzskatīja, ka tas ir ZIP stratēģijas īstenošanas būtiska daļa un līdz ar to nav valsts atbalsts. ZIP stratēģija stimulēja *easyJet*, vienu no galvenajiem ZIP Eiropā, sākt darbību Šēnefeldē.

(107) Pamatojoties uz veiksmīgi noslēgto līgumu ar *easyJet* (kā "pamatoperatoru"), *FBS* spēja pārliecināt citas aviosabiedrības sākt darbību Šēnefeldē. Līgumattiecības ar *easyJet* (tostarp aviosabiedrības pienākums izvietot Šēnefeldē minimālo lidmašīnu skaitu) abām pusēm sniedza lielu drošību plānošanā un būtiski veicināja Šēnefeldes rentabilitātes pieaugumu.

(108) *FBS* apgalvoja, ka 2003. gada līgums ar *easyJet* būtiski neatšķiras no 2004. gada cenrāža un nepiešķīra nekādas nepieļaujamas priekšrocības. Turklāt *FBS* norādīja, ka 2007. gada līgumā par grozījumiem ar *easyJet* bija nepārprotami norādīts uz toreiz piemērojamo 2006. gada cenrādi.

(109) *FBS* arī uzsvēra, ka individuālie līgumi ar ZIP tika noslēgti pirms Aviācijas vadlīniju pieņemšanas 2005. gadā. Daži līgumi tika parakstīti pat pirms Komisijas lēmuma *Šarleruā* lietā ([24]).

(110) Neņemot to vērā, *FBS* uzskatīja, ka B termināļa telpu noma *easyJet* neradīja īpašas priekšrocības. Viss terminālis *easyJet* tika piešķirts, pamatojoties uz ekonomiskiem un praktiskiem apsvērumiem saistībā ar aviosabiedrības lielo pasažieru plūsmu Šēnefeldē. *EasyJet* maksāja normālu tirgus cenu, kas bija saskaņota, pamatojoties uz Šēnefeldē jau iekasētajām nomas maksām. Termināļu zonu piešķiršana Vācijas un starptautiskajās lidostās ir ierasta prakse. Turklāt nebija nekādu reklāmas tiesību, kas sniegtu *easyJet* priekšrocības salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām, jo *easyJet* – tieši tāpat kā citas aviosabiedrības – ieguva tikai zīmološanas tiesības savā reģistrācijas zonā.

## 6. VĀCIJAS PIEZĪMES

### 6.1. Valsts iejaukšanās

(111) Vācija apgalvoja, ka valsts nekontrolēja *FBS* līdzekļus un to izlietošana neattiecas uz valsti. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju attiecīgie stimuli un atlaides netika finansētas no valsts līdzekļiem, bet bija uzņēmuma, kas darbojas saskaņā ar privāttiesībām, uzņēmējdarbības rezultāts.

(112) Šajā saistībā Vācija paskaidroja, ka *FBS* un tā meitasuzņēmumi, neraugoties uz publiskiem īpašniekiem, nebija iekļauti valsts pārvaldes sistēmā, bet uz tiem apzināti tika attiecināti konkurences un brīvā tirgus principi. Vācija piebilda, ka publiskie īpašnieki gaidīja, lai *FBS* darbotos ar peļņu.

([24]) Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmums C (2004) 516 par Valonijas reģiona un lidostas operatora *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanas Šarleruā laikā (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.).

### 6.2. **Līgums par kontroli un peļņas nodošanu (1. pasākums)**

(113) Vācija uzskatīja, ka līgumā par kontroli un peļņas nodošanu nebija ietverta šķērssubsidēšana, kas varētu būt valsts atbalsts.

(114) Vācija uzsvēra, ka, ņemot vērā publiskās tiesības un Savienības tiesību aktus ([25]), Berlīnes lidostas bija saistītas tā, ka tās veidoja vienotu "lidostu sistēmu". Šādas lidostu sistēmas mērķis ir uzskatīt dažādās lidostas par vienu lidostu ar vairākiem skrejceļiem. Līdz ar to *FBS* un *BFG* jāuzskata par vienu uzņēmumu. Vācija norādīja, ka Komisija pati ir atzinusi līgumu par kontroli un peļņas nodošanu, kopēju informācijas tehnoloģiju struktūru, centralizētus galvenos uzdevumus un vienotus uzņēmējdarbības plānus par kritērijiem, lai atsevišķus grupas uzņēmumus neuzskatītu par autonomiem ([26]).

(115) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju peļņas nodošana nenozīmē Šēnefeldes izdevumu pārnesi uz Tēgeli un Tempelhofu. Tā neietekmē lidostas maksas Tēgelē. Visās trijās lidostās iekasētās maksas pamatojas uz katras lidostas izdevumiem.

(116) Turklāt Vācija apgalvoja, ka *FBS* kā jebkura privāta uzņēmuma stratēģiskais plāns ir ilgtermiņā gūt peļņu. Šā plāna galvenā iezīme ir Berlīnes vienīgās lidostas izveide Šēnefeldes atrašanās vietā.

### 6.3. **2004. gada cenrāža spēkā esamība**

(117) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju lēmumā sākt procedūru sniegtais Komisijas sākotnējais secinājums, saskaņā ar kuru nav spēkā cenrāži, kurus bez iebildumiem nav apstiprinājusi atbildīgā federālo zemju iestāde ([27]), pareizi neatspoguļo tiesisko situāciju Vācijā. Vācijas Noteikumu par gaisa pārvadājumu licencēm (*Luftverkehrszulassungsordnung*) 43.a pantā paredzētā licence, ko izsniedz atbildīgā federālo zemju iestāde ([28]), nav cenrāža spēkā esamības nosacījums. Atbilstoši Vācijas Federālās Augstākās tiesas (*Bundesgerichtshof – BGH*) un zemāku instanču tiesu pastāvīgajai judikatūrai lidostu publicētie cenrāži ir "vispārējie darījumu noteikumi" Vācijas civiltiesību izpratnē ([29]). Tas nozīmē, ka cenrāžiem – neatkarīgi no tā, vai ir saņemts atbildīgās iestādes apstiprinājums, – ir tāda pati funkcija kā līguma noteikumiem, kuri parasti tiek piedāvāti aviosabiedrībām, kuras izmanto lidostu ([30]).

(118) Vācija uzskatīja, ka Potsdamas apgabaltiesa savā 2004. gada 20. oktobra spriedumā, uz kuru Komisija atsaucās lēmuma sākt procedūru 22. apsvērumā ([31]), nav ņēmusi vērā šos apstākļus. Turklāt šis spriedums tika pārsūdzēts. Šajā saistībā Brandenburgas federālās zemes Augstākā tiesa (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) ir sniegusi tiesas norādi, ka Potsdamas apgabaltiesas spriedums nav piemērojams. Vācija paskaidroja, ka pēc tam tika atsaukta prasība par izlīgumu pamatlietā starp lietas dalībniekiem. Līdz ar to Potsdamas apgabaltiesas spriedums nekad nav bijis galīgs, un pēc prasības atsaukšanas tas zaudēja spēku, pat ja tas netika nepārprotami atcelts. Vācija norādīja, ka Potsdamas apgabaltiesa pašlaik ir mainījusi savu juridisko viedokli un kādā vēlākā, lielā mērā identiskā lietā ir noraidījusi prasību par Šēnefeldes cenrādi.

### 6.4. ***FBS* un konkrētu aviosabiedrību noslēgtie individuālie līgumi (2. un 3. pasākums)**

(119) Vācija paskaidroja, ka maksu sistēma un individuālie līgumi ar dažādām aviosabiedrībām Šēnefeldes lidostā bija nepieciešami saistībā ar ZIP stratēģijas īstenošanu.

([25]) Sk. Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulas (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.) 2. panta h) punktu.

([26]) Komisijas 2001. gada 17. oktobra Lēmums 2002/346/EK par valsts atbalstu, ko Vācija sniegusi uzņēmumam *Deckel Maho Seebach GmbH* (C 27/2000) (OV L 126, 13.5.2002., 14, lpp.), 16. apsvērums un Komisijas 2002. gada 15. janvāra Lēmums 2002/468/EK par valsts atbalstu, ko Vācija sniegusi uzņēmumam *Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG*, Vismāra, Meklenburga-Priekšpomerānija (C 41/2001) (OV L 165, 24.6.2002., 15. lpp.), 67. apsvērums.

([27]) Sk. 65. apsvērumu.

([28]) Noteikumu par gaisa pārvadājumu licencēm iepriekšējās redakcijas 43. pants.

([29]) Sk. *BGH* 1977. gada 24. novembra spriedumu lietā III ZR 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (*ZLW*), 1979., 140. (143.) lpp.; Berlīnes apgabaltiesas (*Landgericht Berlin*) 2000. gada 25. augusta spriedumu lietā 96 O 197/99, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2001., 475. (479.) lpp.; *BGH* 1997. gada 23. janvāra spriedumu lietā III ZR 27/96, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 1997., 510. lpp.

([30]) Sk. *BGH* 1977. gada 24. novembra spriedumu lietā ZR III 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 1979., 140. (148.) lpp.; Federālās Administratīvās tiesas (*Bundesverwaltungsgericht*) 1977. gada 8. jūlija spriedumu lietā VII C 72/74, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 1977., (49. lpp.); Giemulla, izdevumā Giemulla/Schmid (izdevēji), *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Ķelne, 2007., Noteikumu par gaisa pārvadājumu licencēm 43. pants, 16. punkts.

([31]) Sk. 20. zemsvītras piezīmi.

(120) Vācija norādīja, ka šajā kontekstā Berlīnes lidostas kā vienota "lidostu sistēma" savā starpā nekonkurēja. Šēnefeldes papildu uzdevums bija atslogot Tēgeles lidostu, kura darbojās gandrīz ar visu savu jaudu. ZIP stratēģija bija likumīgs veids netieši kontrolēt pārvadājumu radīto slodzi. Šī stratēģija nesamazināja pasažieru skaitu Tēgelē. Gluži pretēji – gados pirms oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas abas lidostas spēja būtiski palielināt savu pasažieru skaitu. Turklāt, ņemot vērā ģeogrāfisko attālumu, jo īpaši attiecībā uz taupīgajiem ZIP pasažieriem, Berlīnes lidostas nekonkurēja ar Leipcigas, Drēzdenes, Hamburgas vai Lībekas lidostām.

(121) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju, lai īstenotu ZIP stratēģiju, bija būtiski piesaistīt kādu aviosabiedrību kā pamatoperatoru, kurš izmantos Šēnefeldi kā bāzi. Tas bija pirmais solis liela pārvadājumu apjoma panākšanai lidostā, padarot Šēnefeldi pievilcīgāku citām aviosabiedrībām. Ja Šēnefeldē tiktu piemēroti tādi paši noteikumi kā Tēgelē, šāda pamatoperatora piesaiste būtu neiespējama, kā to parādīja neveiksmīgie mēģinājumi 90. gados mudināt aviosabiedrības pārcelt darbību uz Šēnefeldi. Lai varētu novirzīt pārvadājumus un efektīvi izmantot Šēnefeldes jaudu, bija jārada stimuli gaisa pārvadājumiem Šēnefeldes lidostā. Pateicoties ZIP stratēģijas īstenošanai, aviosabiedrības saņēma attiecīgus stimulus, piemēram, cenrādi, kurā tika piedāvātas apjoma atlaides un citi finansiāli stimuli.

(122) Noslēdzot individuālus līgumus ar vairākām aviosabiedrībām, ZIP stratēģija bija jāīsteno agrāk, nekā stājās spēkā 2004. gada cenrādis, lai pēc iespējas ātrāk ierobežotu Šēnefeldes radītos zaudējumus un iegūtu izdevīgu pozīciju toreiz strauji augošajā ZIP tirgū. Šajā saistībā Vācija norādīja, ka lidostas cenrāža oficiāli grozījumi bija saistīti ar ievērojamiem administratīvajiem izdevumiem un tos nebija iespējams pieņemt pietiekami ātri, lai pēc iespējas ātrāk, proti, 2003. gada beigās, sāktu īstenot ZIP stratēģiju.

(123) Vācija apgalvoja, ka, veicot attiecīgos pasākumus, *FBS* rīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, jo *FBS* komerciālie lēmumi pamatojās uz ZIP stratēģiju un individuālie līgumi tika noslēgti saskaņā ar nopietnu uzņēmējdarbības plānu, kuru bija izstrādājis vadības konsultāciju uzņēmums. Turklāt Vācija norādīja uz divu audita sabiedrību, [..] un [..], *FBS* uzdevumā sagatavotiem vērtējumiem, lai pārbaudītu, vai ZIP stratēģijā un individuālajos līgumos ir ievērots tirgus ekonomikas ieguldītāja princips, kas šajā gadījumā tika apstiprināts.

(124) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju auditori secināja, ka gan attiecībā uz vadības lēmumu par jaunu stratēģisko virzienu, gan par finansiālu stimulu shēmas ieviešanu bija iespējams pierādīt, ka tirgus ekonomikas ieguldītājs līdzīgā situācijā pieņemtu tādus pašus lēmumus. Saistībā ar 2003. gada līgumu ar *easyJet* un 6. tabulā minētajiem individuālajiem līgumiem (izņemot līgumu ar *V-Bird*) [..] aprēķināja attiecīgās neto pašreizējās vērtības (*net present values*, turpmāk "NPV"), kas visas bija pozitīvas. Līdz ar to [..] secināja, ka tirgus ekonomikas ieguldītājs rīkotos tieši tāpat kā *FBS*. Tomēr [..] pauda šaubas īpaši par pušu sākotnēji saskaņoto 2003. gada līguma ar *easyJet* darbības laiku. [..] pievērsa uzmanību tam, ka, ņemot vērā līguma darbības laiku (desmit gadi ar iespēju pagarināt līgumu vēl uz desmit gadiem), apdomīgs ieguldītājs, noslēdzot šādu līgumu, visticamāk, ņemtu vērā plānotā līguma ietekmi uz *BER* lidostas turpmāko darbību, jo šī lidosta bija jāatklāj pirms 2003. gada līguma ar *easyJet* darbības laika beigām ([32]). Saskaņā ar [..] sniegto informāciju 2003. gada līguma ar *easyJet* esamība noteiktos apstākļos negatīvi ietekmētu maksas, ko par *BER* lietošanu *FBS* izdotos saskaņot ar citām aviosabiedrībām, un tas ietekmētu topošās lidostas rentabilitāti. Tomēr Vācija paskaidroja, ka šīm šaubām par 2003. gadā ar *easyJet* noslēgtā līguma sākotnēji paredzēto darbības laiku vairs nebija nozīmes, jo šis līgums tika grozīts ar 2007. gada līgumu par grozījumiem ar *easyJet*. Līgumā par grozījumiem bija iekļauts noteikums, saskaņā ar kuru līgums beigtos tad, kad tiktu atklāta *BER* lidosta, kuras atklāšana toreiz bija ieplānota 2011. gadā.

(125) Turklāt komentāros par citu ieinteresēto personu piezīmēm Vācija uzskatīja, ka dažu ieinteresēto personu piezīmes par 2004. gada cenrādi un individuālajiem līgumiem ar ZIP daļēji neatbilst patiesībai un nesaskan ar kontekstu.

([32]) Šī ietekme nebija ņemta vērā aprēķinā, kurā saistībā ar 2003. gada līgumu ar *easyJet* sākotnēji paredzētajā līguma darbības laikā (desmit vai divdesmit gados atkarībā no tā, vai pēc pirmajiem desmit gadiem *easyJet* izmantos iespēju pagarināt līgumu vēl uz desmit gadiem) tika iegūta pozitīva neto pašreizējā vērtība.

Vācija uzsvēra, ka Šēnefeldes cenrādim bija jāstimulē jaunu galamērķu ieviešana, jo katra aviosabiedrība, kurai izdevās piesaistīt pietiekamu pasažieru skaitu vai kura Šēnefeldē uzsāka jaunus vai biežākus maršrutus, guva labumu no atlaidēm.

### 6.5. **2004. gada nomas līgums ar *easyJet* (4. pasākums)**

(126) Par to, ka *easyJet* lieto B termināli, Vācija norādīja, ka *easyJet* nomāja tikai daļu (24 %) no B termināļa lietderīgās platības. Tas, ka konkrētai aviosabiedrībai ir piešķirtas tiesības lietot biroju platības un reģistrācijas galdus noteiktā termināļa zonā, saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju bija ierasta prakse starptautiskās lidostās un nebija priekšrocību sniegšana.

(127) Par *easyJet* piešķirtajām ekskluzīvajām tiesībām Vācija paskaidroja, ka, ņemot vērā *easyJet* pārvadāto lielo pasažieru skaitu, praktisku iemeslu dēļ citas aviosabiedrības nevarēja izmantot B termināli, jo termināļa jauda bija pārsniegta jau tāpēc vien, ka to lietoja *easyJet*.

(128) Tāpat Vācija norādīja, ka arī citām aviosabiedrībām tika piešķirtas ekskluzīvas tiesības lietot noteiktas termināļu zonas Šēnefeldes lidostā. Jo īpaši *Lufthansa* grupa (*Condor*, *SunExpress* un *Germanwings*) sākotnēji guva labumu no D termināļa ekskluzīvas lietošanas, kad šis terminālis tika uzbūvēts laikā no 2004. līdz 2005. gadam.

(129) Turklāt Vācija apšaubīja dažu ieinteresēto personu piezīmes par 4. pasākumu, apgalvojot, ka dažu šo ieinteresēto personu minētās nomas maksas ir nepatiesas un nepamatotas. *EasyJet* maksātā nomas maksa Šēnefeldei tika noteikta, ņemot vērā tirgū raksturīgo nomas maksu. Vācija uzskatīja, ka pretēji dažu ieinteresēto personu apgalvojumiem nomas maksas Šēnefeldē nav salīdzināmas ar nomas maksām Tēgelē.

(130) Par *easyJet* iespējamām priekšrocībām saistībā ar īpašo bagāžas lenti B terminālī Vācija paskaidroja, ka šo iekārtu ir izgatavojis tas pats uzņēmums, kas izgatavoja bagāžas lenti A terminālī, un ka tā ir konstruēta atbilstoši tādiem pašiem tehniskajiem standartiem. Tomēr, pateicoties iebūvētai rentgena iekārtai, B termināļa sistēma ir sarežģītāka; no tā izriet mazāka tehniskā jauda, ilgāka bagāžas kustība un biežāki traucējumi. No šāda viedokļa salīdzinājumā ar aviosabiedrībām, kuras apkalpo gaisa pārvadājumus A terminālī, bagāžas lente B terminālī faktiski rada neērtības *easyJet*. Turklāt ēkas plānojuma dēļ bagāžu no A termināļa uz gaidošo lidmašīnu var transportēt daudz ātrāk nekā no B termināļa. Tā *easyJet* rodas papildu neērtības salīdzinājumā ar A terminālī izvietotajām aviosabiedrībām.

(131) Vācija apgalvoja ka pretēji dažu ieinteresēto personu piezīmēm *easyJet* paredzētā bagāžas lente nav modernizēta. Ņemot vērā drošības apsvērumus, 2003. gadā pašreizējā bagāžas sistēmā tika iebūvēta tikai rentgena iekārta.

(132) Visbeidzot Vācija norādīja, ka *easyJet* apkalpoto pasažieru plūsmas novirzīšana uz B termināli notika, ievērojot nediskriminējošus un objektīvus kritērijus, kaut arī iepriekš netika rīkots konkurss, taču šādos gadījumos tas nemaz nebija jārīko ne saskaņā ar Vācijas, ne Savienības tiesībām. Kad 2004. gadā *easyJet* nolēma sākt lidojumus Šēnefeldē, saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju bija skaidrs, ka šai aviosabiedrībai jau no paša sākuma būs ievērojama daļa no visa pārvadājumu apjoma. Faktiski jau 2004. gadā *easyJet* pārvadājumi veidoja 30 % no kopējā pārvadājumu apjoma Šēnefeldē. *EasyJet* pārvadājumu apkopošana vienā terminālī bija atbilstīgs un saprātīgs solis, turklāt, ņemot vērā B termināļa brīvo jaudu, tas tika atzīts par vispiemērotāko. Kā norādīja Vācija, citām aviosabiedrībām netika liegta vai ierobežota piekļuve Šēnefeldei, jo lidosta piedāvāja pietiekamu jaudu visām potenciāli ieinteresētajām aviosabiedrībām.

## 7. **PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS**

(133) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(134) Līguma 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tādēļ, lai varētu konstatēt, vai pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, jābūt izpildītiem visiem četriem nosacījumiem. Finanšu atbalstam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

— to piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem,

— tiek dota priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai,

— tiek radīti konkurences izkropļojumi vai pastāv draudi, ka tie tiks radīti, un

— tas var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(135) Šajā lietā Vācija apgalvoja, ka *FBS* vienmēr ir rīkojies tā, kā līdzīgā situācijā rīkotos apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kura mērķis ir nodrošināt rentabilitāti, līdz ar to attiecīgie pasākumi neradīja tādas ekonomiskas priekšrocības, kādas uzņēmums nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos. Ja šie argumenti ir patiesi, *FBS* veiktie pasākumi nav valsts atbalsts.

### 7.1. **Tirgus ekonomikas ieguldītāja princips – vispārīgi apsvērumi**

(136) Lai novērtētu, vai konkrēts līgums, ko valsts uzņēmums noslēdzis ar trešo personu par preču piegādi vai pakalpojumu sniegšanu, šai trešai personai sniedz ekonomiskas priekšrocības, Komisija izvērtē, vai apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, līdzīgā situācijā veiktu līdzīgus pasākumus. Valsts uzņēmuma, piemēram, *FBS*, rīcība ar teorētiska apdomīga tirgus ekonomikas ieguldītāja rīcību ir jāsalīdzina tādā ziņā, kā šis tirgus ekonomikas ieguldītājs rīkotos attiecīgā darījuma laikā, ņemot vērā tajā laikā pieejamo informāciju un paredzamo attīstību, kā arī neatkarīgi no turpmākajiem notikumiem.

(137) Tādēļ galvenā nozīme ir attiecīgā valsts uzņēmuma gaidāmās rentabilitātes kritērijam. Tas automātiski nenozīmē, ka ieguldītājam jānoslēdz darījums tikai ar mērķi nodrošināt īstermiņa rentabilitāti, lai darījums neietvertu valsts atbalstu. Saskaņā ar Tiesas spriedumu valsts ieguldītāja rīcību var salīdzināt ar tāda privāta ieguldītāja rīcību, kurš ņem vērā ilgtermiņa rentabilitātes izredzes ([33]).

(138) Šajā lietā vispirms Komisija izvērtēja, vai ZIP stratēģija, ko *FBS* īstenoja no 2003. gada, varēja nodrošināt pozitīvus rezultātus vidējā termiņā un ilgtermiņā un vai, ņemot vērā rentabilitātes apsvērumus, būtu bijis lietderīgi slēgt Šēnefeldi. Pēc tam katru pasākumu, par ko bija sākta oficiālā izmeklēšanas procedūra, Komisija izvērtēja, piemērojot tirgus ekonomikas ieguldītāja principu. Šīs izvērtēšanas rezultātā tika secināts, ka izvērtētie pasākumi nebija valsts atbalsts.

### 7.2. **Iepriekšējā analīze: *FBS* stratēģisko risinājumu novērtējums no tirgus ekonomikas ieguldītāja viedokļa**

(139) Šā lēmuma 2., 3.1. un 3.2. punktā ir raksturoti ekonomiskie apstākļi, kādos *FBS* darbojās Šēnefeldes lidostā 90. gadu sākumā un 2003. gadā.

(140) Kā norādīts šajos punktos, *FBS* darbojās arī citās Berlīnes lidostās, proti, Tempelhofā un Tēgelē. Īpašo apstākļu un atrašanās pilsētā dēļ sākotnēji Tempelhofa netika uzskatīta par paplašināšanai piemērotu infrastruktūru. Tēgele bija moderna lidosta, kura aviosabiedrībām un pasažieriem kopumā šķita pievilcīgāka nekā Šēnefelde, jo tai bija modernāka infrastruktūra un tā atradās tuvāk pilsētas centram. 90. gados Tēgele jau bija gandrīz pilnībā noslogota, un, lai ilgtermiņā novērstu jaudas ierobežojumus, to nebija iespējams būtiski paplašināt. Turpretim Šēnefeldei vēl bija brīva jauda, un, ja nepieciešams, lidostu varēja paplašināt.

(141) Šajā saistībā otrs būtisks elements bija izredzes izveidot vienu Berlīnes lidostu, kurai jāaizstāj visas esošās Berlīnes lidostas un jāatrodas Šēnefeldē. Kā minēts 14. apsvērumā, lēmumu īstenot šādu projektu 1996. gada maijā vienprātīgi pieņēma Vācijas valdība, Berlīnes federālā zeme un Brandenburgas federālā zeme.

(142) Trešais būtiskais elements bija neveiksmīgais mēģinājums 90. gados pārcelt daļu gaisa pārvadājumu no Tēgeles uz Šēnefeldi, kā arī fakts, ka pēc stagnācijas 90. gadu otrajā pusē gaisa pārvadājumu apjoms Šēnefeldē laikā no 2000. līdz 2003. gadam nemitīgi samazinājās. 2003. gadā valsts iestādēm bija jāatzīst, ka Berlīnes lidostu privatizācija bija neveiksmīga.

([33]) Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*), *Recueil*, I-1603. lpp., 20. punkts; sk. arī Pirmās instances tiesas 2003. gada 6. marta spriedumu apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* [un *Land Nordrhein-Westfalen*]/Komisija, *Recueil*, II-435. lpp., 250.-270. punkts.

(143) Tādēļ 2003. gadā iestādes un *FBS* izvērtēja dažādus *FBS* pieejamos stratēģiskos risinājumus. Tolaik, kā minēts iepriekš, netika apšaubīts mērķis izveidot Berlīnē jaunu vienīgo lidostu Šēnefeldē, iesaistot daļu no Šēnefeldes esošās infrastruktūras ([34]). Līdz ar to *FBS* un valsts iestāžu mērķis bija atrast Šēnefeldei optimālu stratēģiju laikā no 2003. līdz 2011. gadam, kad tika plānota *BER* atklāšana. Šajā saistībā, kā jau minēts 28. apsvērumā, vadības konsultāciju uzņēmumam tika uzticēts veikt pētījumu (turpmāk "VKU pētījums"), kurā tika ieteikta stratēģija zemo izmaksu pārvadātāju (*low cost carrier*, ZIP) stimulēšanai (ZIP stratēģija).

(144) Līdztekus ZIP stratēģijai (1. risinājums) *FBS* bija pieejami vēl divi risinājumi: turpināt tobrīd Šēnefeldē īstenoto stratēģiju (2. risinājums) vai īslaicīgi slēgt Šēnefeldi līdz jaunās *BER* lidostas atklāšanai (3. risinājums).

7.2.1. *1. un 2. risinājuma salīdzinājums*

(145) Kā tiks norādīts turpmāk, tirgus ekonomikas ieguldītājam, kurš ņem vērā vidēja termiņa vai ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, *FBS* vietā būtu lietderīgi izvēlēties 1. risinājumu, nevis 2. risinājumu.

VKU pētījums

(146) Kā minēts (29). un (30). apsvērumā, vadības konsultāciju uzņēmums norādīja, ka, ņemot vērā daudzveidīgos strukturālos iemeslus, bija iespējams būtiski izvērst gaisa pārvadājumus Berlīnē un salīdzinājumā ar citu galvaspilsētu lidostām Berlīnei 2003. gadā vēl bija ievērojamas iespējas ZIP lidojumu uzsākšanai un izaugsmei.

(147) Vadības konsultāciju uzņēmums sagatavoja ar ZIP lidojumiem saistītu Berlīnes un citu lielpilsētu salīdzinājumu. Noskaidrojās, ka ZIP lidojumu biežums uz vienu iedzīvotāju lielpilsētās Berlīnē bija ievērojami zemāks (0,011) nekā citās lielpilsētās, piemēram, Londonā (0,029), Briselē (0,040), Ķelnē (0,030) un Dublinā (0,051). Turklāt salīdzinājums parādīja, ka no kopējā lidojumu biežuma Berlīnē ZIP lidojumu biežums procentuālā izteiksmē bija daudz zemāks nekā citās nozīmīgās Eiropas pilsētās. Pamatojoties uz šiem rādītājiem, šo procentuālo daļu no aptuveni [..] var palielināt vismaz līdz [..] un, iespējams, pat līdz [..].

(148) Pamatojoties uz pieredzi citās nozīmīgās pilsētās, vadības konsultāciju uzņēmums uzskatīja, ka ZIP lidojumu izvēršanas pasākumu rezultātā divas trešdaļas no ZIP papildu lidojumu apjoma veidotu "jauni pasažieri", proti, pasažieri, kuri nelidotu no Berlīnes, ja ar attiecīgajiem pasākumiem netiktu nodrošināts ZIP papildu piedāvājums ([35]). Saskaņā ar vadības konsultāciju uzņēmuma sniegto informāciju bija paredzams, ka daļu šo "jauno pasažieru" "pārvilinātu" citu veidu transports, piemēram, vilcieni vai autobusi.

(149) Pamatojoties uz šīm analīzēm, saskaņā ar vadības konsultāciju uzņēmuma prognozi Šēnefeldē ZIP papildu lidojumu rezultātā īstermiņā, proti, no 2003. līdz 2005. gadam, pārvadājumu apjoms varēja palielināties par 600 000 līdz 900 000 papildu pasažieriem gadā, bet vidējā termiņā, proti, no 2005. līdz 2010. gadam – par 300 000 papildu pasažieriem gadā. Šā lielā pieauguma rezultātā bija gaidāms, ka Šēnefeldē varēs apkalpot par 3-4,2 miljoniem vairāk pasažieru nekā 2003. gadā. Tas nozīmēja, ka *FBS* varēja cerēt, ka 2010. gadā Šēnefeldes pasažieru kopskaits būs no 4,7 līdz 5,9 miljoniem pasažieru ([36]).

(150) Pēc tam VKU pētījumā tika sīki izvērtētas uz ZIP orientētās stratēģijas īstenošanas iespējas Šēnefeldē, noskaidrojot iespējamos šķēršļus un faktorus, kuri varētu mazināt šādas stratēģijas panākumus.

(151) Vispirms tika veikta sīka ZIP darbības prasību analīze, jo dažādos aspektos tās atšķīrās no tradicionālo aviosabiedrību prasībām. Analīze pamatojās uz situāciju vairākās Eiropas lidostās, ko izmantoja ZIP. Tika noskaidrotas šādas ZIP iespējamās pamatprasības:

— īsi lidmašīnu stāvēšanas laiki (25–30 minūtes ([37])) – svarīgākā prasība,

([34]) Sk. 8. zemsvītras piezīmi.
([35]) Vadības konsultāciju uzņēmums norādīja, ka Eiropas un Amerikas tirgu pašreizējās analīzes liecina, ka 50–80 % pasažieru, kurus pārvadā tirgū jaunienācis ZIP, ir "jauni pasažieri", turklāt precīzs rādītājs ir atkarīgs no attiecīgā maršruta.
([36]) Faktiski *FBS* sasniedza vēl lielāku pasažieru skaitu (7,3 miljonus pasažieru).
([37]) 2003. gadā, proti, pirms ZIP stratēģijas uzsākšanas, 26 no 32 aviosabiedrībām Šēnefeldē lidmašīnu stāvēšanas laiks uz zemes bija 45 līdz 90 minūtes.

— līdz minimumam samazināti lidostas pakalpojumi, apkalpojot pasažierus un bagāžu, tomēr nodrošinot augstus kvalitātes standartus vajadzīgajiem pakalpojumiem,

— "walk boarding" ([38]) dārgās pasažieru tiltiņu izmantošanas vietā ar īsu attālumu no termināļa līdz lidmašīnas stāvlaukumam,

— vienkārša un daudzfunkcionāla infrastruktūra bez dārgām informācijas tehnoloģiju sistēmām, intuitīva un vienkārša ceļa atrašana lidostā,

— pietiekami attīstīta transporta sistēma līdz lidostai,

— izlidošanas izeju, pārdošanas un reģistrācijas galdu ekskluzīva piešķiršana un pietiekamu biroju platību nodrošināšana ZIP.

(152) Saskaņā ar vadības konsultāciju uzņēmuma sniegto informāciju Šēnefelde kopumā varēja izpildīt šīs prasības. Attiecībā uz darbību Šēnefeldē jo īpaši bija iespējami īsi lidmašīnu stāvēšanas laiki. Turklāt vadības konsultāciju uzņēmums uzsvēra, ka pie lidostas ir pieejama optimāla transporta sistēma – autobusi, vilcieni un autoceļi. Tomēr pētījumā tika atklāti arī dažādi relatīvi nenozīmīgi trūkumi un vājās vietas saistībā ar *walk boarding*, termināļu zonu un biroju platību ekskluzīvu piešķiršanu, intuitīvu ceļa atrašanu lidostā un attālumiem no termināļa līdz lidmašīnu stāvlaukumiem. Daļēji ņemot vērā risinājumus, kuri tika izmantoti citās ZIP izmantotās lidostās, vadības konsultāciju uzņēmums ieteica vairākus relatīvi ierobežoti iespējamus pielāgojumus, lai pilnībā ievērotu to ZIP prasības, kurus interesēja lidojumu sākšana Šēnefeldē. Netika uzskatīts, ka ir nepieciešami plaši ieguldījumi infrastruktūrā vai esošās infrastruktūras būtiskas izmaiņas. Jo īpaši šķita iespējams dažu mēnešu laikā un ar minimālām izmaksām pievienot papildu *walk boarding* izejas esošās infrastruktūras *walk boarding* zonā.

(153) Vadības konsultāciju uzņēmums novērtēja arī konkurences spiedienu, ko ZIP darbība izjustu Šēnefeldē, ja *FBS* pieņemtu lēmumu par ZIP izvēršanu. Vadības konsultāciju uzņēmums secināja, ka konkurences spiediens būtu neliels, galvenokārt tāpēc, ka tuvākās starptautiskās lidostas, kuras varētu apkalpot būtiskus ZIP lidojumus, piemēram, Drēzdene, Leipciga vai Hannovere, atrodas pārāk tālu, lai radītu nopietnu apdraudējumu. Saskaņā ar vadības konsultāciju uzņēmuma sniegto informāciju tas apstiprina, ka Šēnefeldē faktiski bija iespējams īstenot ievērojamās ZIP lidojumu iespējas Berlīnes reģionā.

(154) Vadības konsultāciju uzņēmums apzināja un analizēja arī dažādos risinājums, kas bija pieejami *FBS*, lai piedāvātu ZIP pievilcīgas lidostas maksas. Šis aspekts tika uzskatīts par iespējamas ZIP stratēģijas galveno elementu. Faktiski nav apstrīdams, ka saistībā ar cenu politiku, ko ZIP piemēro pasažieriem un kas izriet no uz lieliem apjomiem un pievilcīgām cenām orientētas stratēģijas, ZIP pieprasa zemas lidostas maksas no lidostu operatoriem. Turklāt, tā kā ZIP bieži vien ir aviosabiedrības, kuras piedāvā "no punkta uz punktu" maršrutus "starveida tīkla" maršrutu vietā, tās var ļoti elastīgi un dinamiski uzsākt jaunus maršrutus, pārtraukt esošos maršrutus vai palielināt vai samazināt lidojumu biežumu. Tāpēc tās var izdarīt lielāku spiedienu uz lidostu operatoriem, lai panāktu pēc iespējas zemākas lidostas maksas. Līdz ar to bija skaidrs, ka bez pievilcīgas lidostas maksu sistēmas ZIP stratēģija Šēnefeldē būtu lemta neveiksmei.

(155) Vadības konsultāciju uzņēmuma pārbaudītie un novērtētie konkrētie risinājumi bija: i) lidostas maksu vispārējs samazinājums, ii) apjoma atlaides, iii) diferencēšana pēc darbības rezultātiem un iv) minēto pamatrisinājumu kombinācija. Pamatojoties uz šo risinājumu juridisko pārbaudi un ekonomisko vērtējumu, tika ieteikta pieeja, kurā tika kombinēts lidostas maksu vispārējs samazinājums, apjoma atlaide pasažieru maksām un maksu diferencēšana atkarībā no piedāvātajiem pakalpojumiem, turklāt šī diferencēšana galvenokārt bija saistīta ar atbrīvojumu no stāvvietas maksām, ja lidmašīnas stāvēšanas laiks ir īsāks par 30 minūtēm. Neņemot vērā lidostas maksu vispārēju samazinājumu, šo pasākumu mērķis jo īpaši bija sniegt priekšrocības tikai tiem ZIP, kuri pārceltu savu darbību uz Šēnefeldi, neparedzot tās aviosabiedrībām, kuras jau izmantoja Šēnefeldi. Šīs stratēģijas jēga bija piesaistīt jaunas aviosabiedrības, negatīvi neietekmējot ieņēmumus, kas tika gūti no Šēnefeldē jau strādājošām aviosabiedrībām.

([38]) *Walk boarding* nozīmē, ka pasažieriem, lai iekāptu lidmašīnā, jāiziet no termināļa un jāiet pāri lidmašīnas stāvlaukumam.

(156) Visbeidzot vadības konsultāciju uzņēmums apzināja un analizēja dažādus iespējamos pasākumus, ar kuriem varētu palielināt ar aviāciju nesaistītos (*non aviation*) ieņēmumus – jo īpaši saistībā ar restorānu un pārtikas veikalu ķēžu darbību, autostāvvietām, autopārvadājumiem, reklāmas laukumiem utt. Šajos ieteikumos tika ņemts vērā to papildu pārvadājumu apjoms un veids ([39]), kuri bija gaidāmi ieteiktās ZIP stratēģijas īstenošanas rezultātā.

(157) Savā pētījumā vadības konsultāciju uzņēmums izmantoja uzticamas metodes un veica detalizētu novērtējumu, ņemot vērā visus būtiskos faktorus. Īpaši rūpīgi tika analizēts ZIP papildu lidojumu iespējamais apjoms, balstoties uz Berlīnes reģiona īpatnībām un lielu "parauglidostu" pieredzi. Tāpat lietderīgi bija izvērtēt, kādā mērā ZIP stratēģijai var traucēt konkurējošās lidostas, turklāt pēc šīs analīzes tika gūti pārliecinoši secinājumi. Nopietni tika izvērtētas arī to ZIP prasības, kuri bija ieinteresēti sākt darbību Šēnefeldē, kā arī apzināti pasākumi, ar kuriem Šēnefelde varēja pilnībā izpildīt šīs prasības. Faktiski šī analīze ir sistemātiska un ļoti detalizēta. Tas pats attiecas uz analīzi, kurā tika izvērtētas dažādas iespējamās lidostas maksu sistēmas, ar kurām bija jāpiesaista ZIP.

(158) Papildus tika norādīts, ka vadības konsultāciju uzņēmums savā pētījumā sagatavoja *FBS* vairākus dokumentus, kuri kopā ar paša *FBS* sagatavotajiem dokumentiem (tostarp 2003. gada 5. septembra *ex ante* finansējuma plānu ar rentabilitātes prognozēm) bija *FBS* lēmuma pamats. 8. tabulā ir sniegts to finanšu rezultātu pārskats, kādi 2003. gadā tika gaidīti, pamatojoties uz ZIP stratēģiju un stratēģiju, saskaņā ar kuru *FBS* turpinātu koncentrēties uz tradicionālajiem pārvadājumiem (otrā eksperta pētījumā dēvēta par "1. risinājumu"). Saistībā ar ZIP stratēģiju tika ņemti vērā divi scenāriji: "pesimistiskais scenārijs" un "reālākais scenārijs", kuri atšķiras ar gaidāmo ZIP papildu lidojumu apjomu.

*8. tabula*

**1. un 2. risinājuma finansiālās sekas Šēnefeldē, ņemot vērā gaidāmo peļņas normu, laikā no 2003. līdz 2012. gadam (miljonos euro)**

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peļņas norma bez ZIP (1. risinājums) | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |
| Peļņas norma ar ZIP (2. risinājums – "pesimistiskais scenārijs") | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |
| Peļņas norma ar ZIP (3. risinājums – "reālākais scenārijs") | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |

*Avots:* FBS finansējuma plāns.

(159) Gan "reālākajam", gan "pesimistiskajam" scenārijam iepriekš minētās aplēses ir veiktas, pamatojoties uz vadības konsultāciju uzņēmuma sagatavotajām prognozēm par ZIP lidojumu papildu apjomu. Šīs aplēses apstiprina tendenci, ka ZIP stratēģija rada labāku finanšu situāciju nekā hipotētiskā situācija, ja *FBS* turpinātu pievērsties

([39]) Piemēram, vadības konsultāciju uzņēmums ieteica izvietot lidostā ātrās ēdināšanas uzņēmumu ķēdi, lai apmierinātu daudzu zemo izmaksu aviosabiedrību pakalpojumus izmantojošo pasažieru prasības.

tradicionālajām aviosabiedrībām. Izvēloties 1. risinājumu, faktiski *FBS* joprojām būtu jācieš ievērojami zaudējumi, nespējot tos būtiski samazināt. Turpretim, īstenojot ZIP stratēģiju, varēja gaidīt nozīmīgu un nemitīgu zaudējumu samazinājumu, turklāt "reālākajā scenārijā" varēja prognozēt, ka no 2009. gada tiks atjaunota rentabilitāte.

(160) VKU pētījumā sniegtos secinājumus kopā ar *FBS* prognozēm apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš ņem vērā vidēja termiņa vai ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, uzskatītu par nopietnu pamatu stratēģiskam lēmumam. Līdz ar to šādam apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam būtu lietderīgi izvēlēties 1. vai 2. risinājumu.

Pirmā eksperta pētījums

(161) Kā jau minēts, audita sabiedrībai [..] (turpmāk "pirmais eksperts") *FBS* uzticēja veikt pētījumu, lai veiktu stresa testu materiāliem, uz kuriem *FBS* balstījās, pieņemot lēmumu par ZIP stratēģiju (turpmāk "pirmā eksperta pētījums"). 2007. gadā pabeigtajā pētījumā tika secināts, ka no tirgus ekonomikas ieguldītāja viedokļa ir lietderīgi īstenot ZIP stratēģiju ar attiecīgo cenrādi, proti, 2004. gada cenrādi. Analīzei pirmais eksperts izmantoja vairākus 2003. gada dokumentus, jo īpaši *FBS* sagatavoto finansējuma plānu 2004.–2012. gadam, kā arī dokumentus, kuros vadības konsultāciju uzņēmums saistībā ar pētījumu bija sagatavojis *FBS*.

(162) Pirmā eksperta secinājumi atbilst VKU pētījumā sniegtajiem secinājumiem. Pat ja attiecībā uz Komisijas sniegto novērtējumu pirmā eksperta pētījumam nav nozīmes, tas tomēr ir papildu elements, kas apstiprina, ka tirgus ekonomikas ieguldītājam būtu lietderīgi izvēlēties 1. risinājumu, nevis 2. risinājumu.

Secinājums

(163) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, tiek secināts, ka tirgus ekonomikas ieguldītājam, kurš ņem vērā vidēja termiņa vai ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, *FBS* vietā būtu lietderīgi izvēlēties 1. risinājumu, nevis 2. risinājumu.

7.2.2. *3. risinājums salīdzinājumā ar 1. un 2. risinājumu*

(164) Kā jau minēts, viens no iespējamiem *FBS* risinājumiem bija Šēnefeldes slēgšana (3. risinājums), vismaz līdz *BER* atklāšanai. *FBS* varēja pieņemt šo lēmumu ne tikai 2003. gadā (gadā, kad *FBS* nolēma īstenot ZIP stratēģiju), bet arī agrāk vai vēlāk. No pieejamiem dokumentiem izriet, ka *FBS* nekad nopietni nav apsvēris šo risinājumu, vismaz ne pēc līguma par kontroli un peļņas nodošanu noslēgšanas 1992. gadā. Turklāt VKU pētījumā netika analizētas šā risinājuma priekšrocības.

(165) Lai novērtētu, vai apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, uzskatītu šo risinājumu par izdevīgu salīdzinājumā ar 1. un 2. risinājumu, ir būtiski ņemt vērā *BER* projektu. Kā minēts 14. apsvērumā, Berlīnes vienīgās lidostas izbūves plānošana tika sākta 1992. gada janvārī, un 1993. gada 20. jūnijā tika paziņots, ka viena no iespējamām vietām, kuru var izvēlēties jaunās *BER* lidostas infrastruktūras ierīkošanai, ir teritorija Šēnefeldes dienvidos, blakus pašreizējai lidostai. Līdz ar to fakts, ka Berlīnes vienīgo lidostu varētu būvēt Šēnefeldē, jau 1992. un 1993. gadā bija vairāk nekā tikai nenoteikta iespēja. Pēc vienprātīgā lēmuma, ko 1996. gada 26. maijā parakstīja Vācijas valdība, Berlīnes federālā zeme un Brandenburgas federālā zeme, šī iespēja kļuva par pārliecību, kas pēc tam vairs nekad netika apšaubīta.

(166) Ņemot to vērā, Šēnefeldes slēgšana apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam radītu vairākas būtiskas neērtības. Vispirms jāatgādina, ka laikā, kad Tempelhofa pakāpeniski izbeidza savu darbību, Tēgele kopš 90. gadiem aizvien vairāk darbojās gandrīz ar visu savu jaudu; turklāt, kā redzams 1. tabulā, kopš tā laika Tēgelē būtiski palielinājās pārvadājumu apjoms ([40]). Nekādā gadījumā Tēgele nevarēja apkalpot visus pārvadājumus Berlīnes reģionā. Šēnefelde bija nepieciešama, lai Berlīnē nodrošinātu pietiekamu lidostu jaudu, un Šēnefeldes slēgšana izraisītu būtiskus ierobežojumus. Faktiski laikā no 1991. līdz 2003. gadam Šēnefeldē tika apkalpoti 13–20 % no visiem pasažieru gaisa pārvadājumiem Berlīnē. Šēnefelde galvenokārt bija vajadzīga augsta pieprasījuma stundās, proti, laikā, kad Berlīnei bija jāapkalpo liels skaits čārterlidojumu. Šēnefelde bija neaizvietojama arī kravu pārvadājumiem, jo atšķirībā no Tēgeles Šēnefeldei ir 24 stundu darbības licence un tādēļ tur ir iespējami arī nakts lidojumi. Turklāt Tēgeli un Tempelhofu nebija iespējams paplašināt tā, lai ilgtermiņā pārvarētu jaudas ierobežojumus ([41]).

([40]) Toreiz pārvadājumu apjoms Tempelhofā bija ļoti pieticīgs salīdzinājumā ar pārvadājumiem abās pārējās Berlīnes lidostās.
([41]) Sk. 9. un 14. apsvērumu.

(167) Papildus jānorāda, ka Šēnefeldei bija pat ievērojama brīvā jauda un tai bija jāspēj apkalpot papildu pārvadājumus. Kā redzams 1. tabulā, Šēnefeldes klātbūtne laika gaitā ļāva būtiski palielināt Berlīnes gaisa pārvadājumu apjomu, jo īpaši pēc ZIP stratēģijas īstenošanas 2003. gadā. Faktiski laikā no 2003. līdz 2006. gadam pārvadājumu apjoms Berlīnē palielinājās no 13,3 miljoniem līdz 18,4 miljoniem pasažieru, turklāt vairāk nekā 80 % šā pieauguma attiecās uz Šēnefeldi. Tādēļ, slēdzot Šēnefeldi, Berlīne zaudētu ne tikai būtisku esošo pārvadājumu daļu, bet arī nozīmīgas izaugsmes iespējas.

(168) Perspektīva, ka lidostas slēgšana izraisītu jaudas ierobežojumus reģionā, kurā atrodas lidosta, un varētu mazināt iespējas palielināt gaisa pārvadājumu apjomu šajā reģionā, apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam, kurš drīzāk ņem vērā rentabilitātes izredzes, nevis valsts politikas mērķus, pati par sevi neliktu atteikties no nodoma slēgt lidostu. Tomēr šajā gadījumā Šēnefeldes slēgšana un no tās izrietošā ietekme uz Berlīnes reģiona lidostu infrastruktūras kopējo jaudu un līdz ar to uz visiem gaisa pārvadājumiem šajā reģionā lielā mērā ietekmētu pārvadājumus *BER* lidostā, kad tā sāktu darbību kā turpmāk vienīgā Berlīnes reģiona lidosta. Ja Šēnefelde tiktu slēgta, *BER* sāktu darbību daudz sliktākos komerciālajos apstākļos, proti, ar ievērojami zemāku pārvadājumu apjomu, nekā tad, ja Šēnefelde turpinātu darboties. Ja *FBS* vietā būtu apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, šis apstāklis atturētu viņu no lēmuma slēgt Šēnefeldi, jo šī slēgšana ietekmētu uzņēmuma rentabilitāti.

(169) Ja Šēnefelde tiktu slēgta pirms *BER* atklāšanas, *FBS* būtu jāizveido *BER* visi sākotnējie pārvadājumi. Šim nolūkam *FBS* būtu jāpārliecina Tēgelē strādājošās aviosabiedrības pārcelt savu darbību uz jauno lidostu (nevis tikai pārtraukt darbību). Turklāt *FBS* būtu jāpārliecina uz Berlīni vēl nelidojošās aviosabiedrības sākt lidojumus Berlīnē. Šādā situācijā būtu daudz grūtāk nekā tad, ja Šēnefelde turpinātu darboties līdz *BER* atklāšanai. Pēdējā scenārijā ievērojamu jaunās lidostas sākotnējo pārvadājumu daļu "dabiski" veidotu Šēnefeldē jau strādājošās aviosabiedrības, kā arī aviosabiedrības, kuras varētu piesaistīt, no 2003. gada īstenojot ZIP stratēģiju.

(170) Šēnefeldes slēgšanai būtu arī plaša administratīvā ietekme uz *BER* projektu. Šēnefeldes slēgšana nozīmētu tās darbības licences anulēšanu. Līdz ar to būtu nepieciešama pilnīgi jauna plānošanas procedūra un pilnīgi jauna jaunās lidostas darbības licence. Turpretim, turpinot darbību Šēnefeldē līdz *BER* atklāšanai, būtu nepieciešams tikai papildināt Šēnefeldes darbības licenci. Tā būtu daudz vienkāršāka administratīvā procedūra ar ievērojami zemākiem izdevumiem, mazāku laika patēriņu un daudz mazāku nedrošību par procedūras iznākumu. Pilnīgi jaunas plānošanas procedūras un jaunas darbības licences gadījumā lielu nedrošību jo īpaši radītu projekta ietekmes uz vidi novērtējuma neparedzamais rezultāts. Turklāt pastāv vienprātīgs uzskats, ka attiecībā uz sabiedrības piekrišanu pilnīgi jauns lidostas projekts ir daudz jutīgāks jautājums nekā tikai jau izmantotas lidostas infrastruktūras paplašināšana.

(171) Darbības izbeigšana Šēnefeldē radītu arī izmaksas saistībā ar darbinieku atlaišanu, un vēlāk, atklājot *BER*, rastos izdevumi par jaunu darbinieku piesaistīšanu, pieņemšanu darbā un apmācību. Tas izraisītu papildu izmaksas un darbības grūtības salīdzinājumā ar scenāriju, kad personāls būtu tieši pieejams Šēnefeldē, lai pēc jaunās lidostas atklāšanas to varētu tur izmantot.

(172) Iepriekš minētos aspektus ir grūti novērtēt galvenokārt tāpēc, ka tie attiecas uz nākotnes lidostas īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa ekonomisko situāciju. Tomēr nav apstrīdams, ka šie aspekti būtiski ietekmē gan *BER* atklāšanas un darbības ekonomiskos nosacījumus, gan iespējas īstenot projektu, kuram attiecībā uz *FBS* ir liela stratēģiska nozīme. Tādēļ šie negatīvie apstākļi, pat uz kvalitātes rādītāju pamata, ir uzskatāmi par pietiekami nopietniem un līdz ar to pārspēj iespējamās priekšrocības, ko radītu pastāvīgo izmaksu ietaupījums, slēdzot Šēnefeldi. It īpaši tad, ja varētu gaidīt, ka stratēģijai, kuras mērķis ir izvērst ZIP lidojumus Šēnefeldē, būtu pozitīvi finanšu rezultāti.

7.2.3. *Iepriekšējās analīzes secinājumi*

(173) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, tiek secināts, ka no apdomīga tirgus ekonomikas ieguldītāja viedokļa nebūtu lietderīgi slēgt Šēnefeldi laikā no 1992. gada līdz *BER* atklāšanai. Turklāt apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, no trim 2003. gadā pieejamiem stratēģiskajiem risinājumiem izvēlētos 1. risinājumu, proti, ZIP stratēģiju, nevis 2. vai 3. risinājumu. Kā šīs stratēģijas daļu tas piedāvātu ZIP pievilcīgas lidostas maksas (un/vai finansiālus stimulus ar lidostas maksām saistīto izmaksu mazināšanai), lai tos pārliecinātu sākt darbību Šēnefeldē.

### 7.3. **Līguma par kontroli un peļņas nodošanu (1. pasākuma) novērtējums**

(174) Lēmumā sākt procedūru Komisija jautāja, vai, ņemot vērā Šēnefeldes ilgstošos zaudējumus, *FBS* rīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, *FBS* grupas līmenī kompensējot Šēnefeldē radušos zaudējumus ar Tēgeles un Tempelhofas darbības rezultātā gūto peļņu ([42]).

(175) Līgums par kontroli un peļņas nodošanu tika parakstīts 1992. gada 6. augustā, proti, daudz agrāk nekā tika pasludināts 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Aéroports de Paris* ([43]). Tāpēc Vācija pamatoti varēja uzskatīt, ka lidostas infrastruktūras finansēšana nebija valsts atbalsts; attiecīgi par šiem pasākumiem nebija jāpaziņo Komisijai. No tā izriet, ka, pamatojoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad Komisija nevar apšaubīt to finansēšanas pasākumu likumīgumu, kuri veikti pirms sprieduma lietā *Aéroports de Paris* ([44]), proti, pirms 2000. gada 12. decembra ([45]). Tāpēc līgums par kontroli un peļņas nodošanu, iespējams, varētu būt valsts atbalsts tikai, sākot no minētā datuma. Līdz ar to Komisijas izmeklēšana par šo pasākumu ietver tikai laiku no 2000. gada 12. decembra līdz oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanai.

(176) Kā paskaidroja Vācija, līgumu par kontroli un peļņas nodošanu noslēgšana uzņēmumu grupā ir ierasta darījumu prakse, jo īpaši ņemot vērā ar uzņēmumu ienākuma nodokli saistītus apsvērumus. Turklāt dažādos grupas uzņēmumos radušos zaudējumu un peļņas "kompensēšana" arī ir parasta parādība. To var īstenot līguma par peļņas nodošanu veidā vai vienkārši kā meitasuzņēmumu dividenžu maksājumus saviem mātesuzņēmumiem. No šāda viedokļa pašu faktu, ka *FBS* grupa 1992. gadā noslēdza līgumu par kontroli un peļņas nodošanu un līdz šim tas ir bijis spēkā, nevar uzskatīt par valsts atbalstu.

(177) Par tirgus ekonomikas ieguldītāja principu Komisija jau ir paskaidrojusi: "[..] komerciāla ieguldījuma lēmumi paredz plašu rīcības brīvību. Tomēr principi [tirgus ekonomikas ieguldītāja princips] jāpiemēro tad, ja neapšaubāmi nav cita ticama izskaidrojuma valsts līdzekļu piešķiršanai kā vien tā atzīšana par valsts atbalstu. Tos piemēro arī tad, ja valsts kontrolakciju sabiedrībā tās nerentablos uzņēmumus subsidē rentablie uzņēmumi. Privātos uzņēmumos tas notiek, ja attiecīgais uzņēmums īsteno stratēģisku plānu ar ilgtermiņa peļņas izredzēm vai ja šķērssubsidēšana kopumā sniedz priekšrocības visai uzņēmumu grupai. Līdzīgus stratēģiskos mērķus Komisija ņem vērā gadījumos, kad šķērssubsidēšana notiek valsts kontrolakciju sabiedrībās" ([46]).

(178) Līdz ar to šajā gadījumā šķērssubsidēšanu nevar uzskatīt par priekšrocību sniegšanu Šēnefeldei, ja tā ir daļa no stratēģiska plāna ar ilgtermiņa peļņas izredzēm vai ja tā kopumā sniedz priekšrocības *FBS* grupai.

(179) Ņemot vērā visus 7.2.2. punktā minētos iemeslus, vismaz no 1992. gada un līdz ar to ilgi pirms sprieduma lietā *Aéroports de Paris* ([47]) bija skaidrs, ka ir lietderīgi turpināt darbību Šēnefeldē, nevis slēgt lidostu, pat ja daudzus turpmākos gadus tā radīs zaudējumus. Šēnefeldes slēgšana *BER* lidostai (kurai kā turpmāk vienīgajai Berlīnes lidostai vismaz ilgtermiņā jāgūst peļņa) pat radītu nopietnu ekonomisko kaitējumu, un tiktu apšaubītas arī šā būtiskā stratēģiskā projekta īstenošanas iespējas. Lēmums būvēt Berlīnes vienīgo lidostu pamatojās ne tikai uz apsvērumiem par zemes izmantošanu un vidi, bet tika ņemts vērā arī gaidāmais pārvadājumu un ieņēmumu pieaugums. Kā norādīts Komisijas lēmumā par atbalsta *BER* lidostai apstiprināšanu, panākumi bija atkarīgi no gaidāmā pasažieru pieauguma Berlīnē ([48]) vienīgajā lidostā ([49]). Lai Šēnefelde turpinātu darbību un, iespējams, kļūtu par rentablu lidostu (vispirms mudinot aviosabiedrības pārcelt savu darbību uz Šēnefeldi un pēc tam īstenojot ZIP stratēģiju), bija jānodrošina lidostas rentabilitāte, daļu no Tēgelē un Tempelhofā gūtās peļņas izmantojot Šēnefeldes

([42]) Lēmums sākt procedūru, 69.–71. apsvērums.
([43]) Pirmās instances tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris*/Komisija, *Recueil*, II-3929. lpp.; apstiprināts ar Tiesas 2002. gada 24. oktobra spriedumu lietā C-82/01, *Recueil*, I-9297. lpp., 75.–79. punkts.
([44]) Komisijas 2012. gada 3. oktobra Lēmums valsts atbalsta lietā C 38/2008 – Minhenes lidostas 2. termināļa finansēšana (OV L 319, 29.11.2013., 8. lpp.), 74.–81. apsvērums.
([45]) Izšķirošais kritērijs dienai, kurā valsts atbalstu uzskata par piešķirtu, ir šo piešķiršanu pamatojošā tā juridiski saistošā tiesību akta datums, kurā iestādes apņemas veikt attiecīgo pasākumu atbalsta saņēmējam. Šajā saistībā sk. Pirmās instances tiesas 1996. gada 12. decembra spriedumu lietā T-358/94 *Compagnie nationale Air France*/Komisija, *Recueil*, II-02109. lpp., 79. punkts, Pirmās instances tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedumu lietā T-109/01 *Fleuren Compost BV*/Komisija, *Recueil*, II-127. lpp., 74. punkts, un [2009. gada 30. novembra] spriedumu apvienotajās lietās T-427/04 un T-17/05 Francijas Republika (T-427/04) un *France Télécom SA* (T-17/05)/Komisija, Krājums, II-4315. lpp., 321. punkts.
([46]) Komisijas paziņojums dalībvalstīm – EEK Līguma 92. un 93. panta un Komisijas 1980. gada 25. jūnija Direktīvas 80/723/EEK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārskatāmību 5. panta piemērošana publiskajiem uzņēmumiem apstrādes nozarē (OV C 307, 13.11.1993., 3. lpp.), 29. apsvērums.
([47]) Sk. 42. zemsvītras piezīmi.
([48]) Jo īpaši sk. lēmuma valsts atbalsta lietā NN 25/09 (ex N 167/09) 82. apsvērumu.
([49]) Jo īpaši sk. lēmuma valsts atbalsta lietā NN 25/09 (ex N 167/09) 78. apsvērumu.

finansēšanai. Līdz ar to šajā gadījumā šķērssubsidēšana ir daļa no "*stratēģiska plān[a] ar ilgtermiņa peļņas izredzēm*" un jebkurā gadījumā visai *FBS* grupai sniedz ilgtermiņa priekšrocības salīdzinājumā ar hipotētisku situāciju, kad Šēnefelde tiktu slēgta. *FBS* varēja gaidīt, ka šīs ilgtermiņa priekšrocības – jaunas, Berlīnes aglomerācijas vienīgās lidostas veiksmīga atklāšana un rentabla darbība (kā arī gaidāmā peļņa no Šēnefeldes darbības, vairākus gadus praksē īstenojot ZIP stratēģiju) – pārsniegs zaudējumus, kuri Šēnefeldei radīsies pirms *BER* lidostas atklāšanas.

(180) Līdz ar to *FBS* grupa, noslēdzot un saglabājot spēkā līgumu par kontroli un peļņas nodošanu, kā arī turpinot darbību Šēnefeldē, neradīja Šēnefeldes lidostai nekādas ekonomiskas priekšrocības ([50]). Tas nozīmē, ka līguma par kontroli un peļņas nodošanu noslēgšana un īstenošana no 2000. gada 12. decembra nav valsts atbalsts.

### 7.4. ***FBS* un dažādu aviosabiedrību noslēgtie līgumi: ievada piezīmes**

(181) Pirms *FBS* un dažādu aviosabiedrību noslēgto līgumu novērtēšanas ir lietderīgi sniegt dažas ievada piezīmes, jo īpaši ņemot vērā Pirmās instances tiesas spriedumu *Šarleruā* lietā (turpmāk "*Šarleruā* spriedums") ([51]), kas tika pasludināts pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas šajā lietā.

#### 7.4.1. *Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana FBS un dažādu aviosabiedrību noslēgtajiem līgumiem*

(182) Dažas ieinteresētās personas būtībā apgalvoja, ka izvērtējamie līgumi attiecīgajām aviosabiedrībām sniedz ekonomiskas priekšrocības, jo šajos līgumos piedāvātie noteikumi atšķīrās no Šēnefeldē vispārēji piemērojamā lidostas maksu regulējuma, proti, ne visām aviosabiedrībām bez izņēmuma tika piedāvāti vienādi noteikumi.

(183) Saistībā ar šiem apgalvojumiem rodas šāds būtisks jautājums: ja valsts uzņēmuma apsaimniekotai lidostai piemēro publisku maksu sistēmu un lidostas operators piedāvā šo maksu atlaides vai šīm atlaidēm līdzvērtīgus finansiālus stimulus ([52]), vai šīs atlaides un stimuli ([53]) paši par sevi un visos apstākļos sniedz ekonomiskas priekšrocības attiecīgajām aviosabiedrībām?

(184) Uz šo jautājumu jāatbild noliedzoši. *Šarleruā* spriedumā, kurā jo īpaši runa bija par to, ka Valonijas reģions piedāvāja atlaidi aviosabiedrībai lidostā, kurā reģionam bija tiesības noteikt lidostas maksas, Pirmās instances tiesa norādīja: "*Tikai tas vien, ka šajā gadījumā Valonijas reģionam ir reglamentējošas pilnvaras lidostu maksas noteikšanas jomā, neizslēdz, ka minēto maksājumu atlaides sistēmas vērtējums būtu jāveic privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa kontekstā, jo šādu sistēmu var ieviest arī privāts komersants*" ([54]). No tā izriet, ka lidostas maksu atlaides (vai finansiāli stimuli, kuri samazina aviosabiedrību naudas maksājumus lidostas operatoram) automātiski nav ekonomiskas priekšrocības. Lai varētu novērtēt, vai tas tā ir, jāpārbauda, vai apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, attiecīgajai aviosabiedrībai piešķirtu līdzīgas atlaides un stimulus ([55]).

(185) Apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam, kurš apsaimnieko lidostu, var būt daudz iemeslu nepiedāvāt visām aviosabiedrībām vienādus noteikumus. Jo īpaši var būt lietderīgi piešķirt konkrētus finansiālus stimulus (arī kā

([50]) Tas tā ir, pieņemot, ka Šēnefeldes lidostu var uzskatīt par *FBS* grupas uzņēmumu, pat ja tas nav atsevišķa juridiska vienība, un ka tas varētu saņemt valsts atbalstu "no" *FBS*.

([51]) Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums lietā T-196/04 *Ryanair Ltd*/Komisija, Krājums, II-3643. lpp.

([52]) Piemēram, maksājumi vai samazinātas maksas, atklājot jaunu maršrutu vai palielinot biežumu, vai mārketinga dotācijas, lai daļēji segtu aviosabiedrības mārketinga izmaksas, piemēram, atklājot jaunu maršrutu.

([53]) Šie stimuli bija noteikti divpusējos līgumos vai izrietēja no finansiālu stimulu sistēmas, kas pamatojas uz dažādiem parametriem, piemēram, pasažieru skaitu, un ir noteikta publicētā tiesību aktā, piemēram, cenrādī.

([54]) *Šarleruā* spriedums, 101. punkts.

([55]) Līdzīgu pieeju Komisija ievēroja savā 2011. gada 24. maija lēmumā C(2011) 3497 final par oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanu valsta atbalsta lietā SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Rumānija – Timiašoras starptautiskā lidosta – *Wizz Air* (OV C 270, 13.11.2011., 11. lpp.). Sk. arī 129. apsvērumu, kurā Komisija uzskatīja: "Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos privāts lidostas operators piekristu identiskiem vai līdzīgiem darījumu noteikumiem kā Timišoaras lidosta; turklāt jo īpaši jāņem vērā pieejamā informācija un paredzamā attīstība šā ieguldījuma laikā."

mārketinga dotācijas) un īpašas publicētu lidostas maksu atlaides aviosabiedrībām, kuras lidostai nodrošina lielu pasažieru plūsmu. Šādus labvēlīgus noteikumus var objektīvi pamatot ar paredzamo papildu pārvadājumu apjomu un no tiem izrietošajiem ieņēmumiem no darbības, kas nav saistīta ar aviāciju ([56]). Cits pamatojums ir, ka peļņas norma uz pasažieri, kas izriet no aviosabiedrības maksātajām lidostas maksām, pilnībā ņemot vērā attiecīgo pasažieru plūsmu, var būt ievērojama, pat ja šo peļņas normu samazina atlaides un finansiālie stimuli.

(186) Tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš apsaimnieko lidostu, nosakot aviosabiedrībām piedāvātos noteikumus, var ņemt vērā daudzus faktorus. Te ietilpst ne tikai paredzamais papildu pārvadājumu apjoms, bet arī laiks, kad tika pārrunāts līgums ar aviosabiedrību (kā arī situācija, kādā lidosta šajā laikā atrodas, jo īpaši izmantotās jaudas ziņā), maršruti, kurus aviosabiedrība plāno apkalpot ([57]), aviosabiedrības darbības prasības lidostā, lidostā nepieciešamo pakalpojumu veids un īpatnības, aviosabiedrību izdarītais spiediens pārrunu laikā ([58]) utt.

(187) Tāpēc apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kurš apsaimnieko lidostu, var pamatoti piedāvāt dažādām aviosabiedrībām atšķirīgus noteikumus par lidostas maksām un finansiāliem stimuliem, paredzot tos divpusējos līgumos vai tiesību aktos par maksu atlaižu un stimulu sistēmu ([59]) noteikšanu. Lai novērtētu, vai šādas atlaides un finansiālie stimuli sniedz ekonomiskas priekšrocības, jākonstatē, vai lidostas operators, pieņemot lēmumu par atlaižu un stimulu piedāvāšanu, saprātīgi varēja uzskatīt, ka šis lēmums ir ienesīgs vai, citiem vārdiem sakot, ka salīdzinājumā ar hipotētisku situāciju tas radīs lielāku peļņu (vai mazākus zaudējumus).

(188) Turklāt tirgus ekonomikas ieguldītājam – pretēji dažu ieinteresēto personu apgalvojumiem – attiecībā uz noteikumiem, kurus lidostas operators piedāvā aviosabiedrībām divpusējos līgumos (piemēram, par īpašām dotācijām par jaunu maršrutu atklāšanu) un kuri neizriet no publicētajā cenrādī ietvertajām vispārējām atlaižu vai stimulu sistēmām, nav iemesla nodrošināt, lai šie noteikumi pamatotos uz vispārīgiem un pārredzamiem kritērijiem, kuri ir piemērojami visām aviosabiedrībām. Pārrunās par divpusēju līgumu ar aviosabiedrību no apdomīga tirgus ekonomikas ieguldītāja tiek gaidīts, ka viņš neņems vērā vairākus iepriekš noteiktus pārredzamus kritērijus, kuri ierobežo viņa rīcības brīvību, bet ka viņš drīzāk apsvērs visus būtiskos aviosabiedrības piedāvāto pakalpojumu aspektus. Tādēļ saistībā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošanu šajā lietā nav nozīmes dažu ieinteresēto personu piezīmēm par *FBS* piedāvāto atlaižu un finansiālo stimulu nepietiekamo pārredzamību.

7.4.2. *2004. gada cenrāža un starp FBS un dažādām aviosabiedrībām noslēgto divpusējo līgumu likumīgums saskaņā ar valsts tiesību aktiem*

(189) Jautājumam, vai 2004. gada cenrādis ir vai nav stājies spēkā saskaņā ar valsts tiesību aktiem, saistībā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošanu nav nozīmes, pat ja tas ir būtisks saskaņā ar Vācijas tiesībām. Nav jāņem vērā fakts, ka vispārēji piemērojamu lidostas maksu atlaide vai līdzvērtīgs finansiālais stimuls ir piešķirts divpusējā līgumā, nevis publicētā cenrādī ietvertā vispārējā sistēmā. Fakts ir tāds, ka apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs var izlemt piešķirt atlaides vai stimulus, izmantojot kādu no abiem mehānismiem, un ka šāda lēmuma rentabilitāte nav atkarīga no izvēlētā mehānisma. Līdz ar to nav nozīmes jautājumam, vai noteikumi, ko *FBS* piedāvāja konkrētām aviosabiedrībām, izriet tikai no piemērojama cenrāža vai no divpusējiem līgumiem.

([56]) Tie ir lidostas operatora ieņēmumi, ko rada papildu uzņēmējdarbība stāvvietu, veikalu, restorānu utt. jomā un kuri rodas papildu pasažieru plūsmas rezultātā.

([57]) Dažādi maršruti var piesaistīt dažādu profilu pasažierus, jo īpaši attiecībā uz iepirkšanās paradumiem lidostās, un nodrošināt lidostai attiecīgas iespējas gūt ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus. Līdz ar to divas dažādas maršrutu grupas var dažādi ietekmēt lidostas operatora ieņēmumus.

([58]) Tā kā ZIP mērķis ir piedāvāt saviem klientiem pēc iespējas zemākas cenas, zemo izmaksu aviosabiedrības parasti izdara lielāku spiedienu uz lidostu operatoriem nekā tradicionālās aviosabiedrības, lai panāktu zemas lidostas maksas.

([59]) Piemēram, 2004. gada cenrādī iekļautās pasažieru apjoma atlaižu, biežuma atlaižu un galamērķa atlaižu sistēmas.

(190) Tāpat nav būtisks jautājums, vai saskaņā ar valsts tiesību aktiem *FBS* bija tiesības noslēgt divpusējus līgumus ar noteikumiem, kuri atšķiras no piemērojamā cenrāža ([60]). Šajā saistībā *Šarleruā* spriedumā Pirmās instances tiesa atzina: "[..] atbalsta piešķīrēja rīcības saderīgums ar valsts tiesībām nav apstāklis, kas būtu jāņem vērā, lai meklētu atbildi uz jautājumu, vai šis atbalsta piešķīrējs ir rīkojies saskaņā ar privātā investora tirgus ekonomikā principu, vai arī piešķīris saimnieciska rakstura priekšrocību pretrunā EKL 87. panta 1. punktam" ([61]).

7.4.3. *Tēgelē strādājošām aviosabiedrībām piedāvāto noteikumu sekas*

(191) Dažu ieinteresēto personu piezīmēs tika apgalvots, ka zemās lidostas maksas un citi labvēlīgi noteikumi ir iespējami tāpēc, ka Tēgelē strādājošās aviosabiedrības subsidē Šēnefeldē strādājošās aviosabiedrības. Šī iespējamā šķērssubsidēšana izriet no tā, ka Šēnefeldes zemo maksu sekas *FBS* kompensē ar augstām maksām Tēgelē.

(192) Šajās piezīmēs tiek uzskatīts, ka Šēnefeldē piedāvātie noteikumi nebūtu valsts atbalsts tikai tad, ja tie būtu tādi paši kā Tēgelē.

(193) Tomēr tas tā nav. Pirmkārt, Tēgele un Šēnefelde atšķiras ne tikai lidostas maksu ziņā, bet arī daudzos citos aspektos, galvenokārt saistībā ar lidostas infrastruktūru un attālumu no pilsētas centra. Tāpēc nevar uzskatīt, ka tās var pilnībā aizstāt viena otru. To pierāda neveiksmīgais mēģinājums mudināt aviosabiedrības pārcelt savus lidojumus no Tēgeles uz Šēnefeldi pirms ZIP stratēģijas īstenošanas.

(194) Otrkārt, aviosabiedrības nav "spiestas" darboties Tēgelē vai Šēnefeldē. Turklāt aviosabiedrības var izvēlēties vēl divus risinājumus: nestrādāt ne Tēgelē, ne Šēnefeldē vai izmantot šīs lidostas ar mazāku jaudu (un savas lidmašīnas un apkalpes izmantot citos maršrutos, kas nav no Berlīnes, jo, kā zināms, ZIP var ļoti ātri pielāgot savas jaudas jauniem tirgus apstākļiem). Līdz ar to jebkurš *FBS* mēģinājums aviosabiedrībai, kura apsver sākt lidojumus Šēnefeldē, piedāvāt tādus pašus noteikumus kā Tēgelē izraisītu to, ka aviosabiedrība atteiktos no saviem nodomiem un nolemtu nestrādāt ne Šēnefeldē, ne Tēgelē vai piedāvātu mazāk lidojumu no Berlīnes.

(195) Tādēļ apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam, nosakot maksas Šēnefeldē, nav nekādu iemeslu ņemt vērā Tēgelē piemērotos noteikumus. Pamatojoties uz tādiem pašiem apsvērumiem un ņemot vērā nelielo ekonomisko nozīmi, arī Tempelhofas samazināšana vai slēgšana apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam nebūtu iemesls ņemt vērā Tempelhofas noteikumus Šēnefeldes maksu noteikšanā.

7.4.4. *Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana lidostas un aviosabiedrību līgumiem*

(196) Komisija secina, ka attiecīgie līgumi ir uzskatāmi par daļu no ZIP stratēģijas īstenošanas, un vidējā termiņā un ilgtermiņā tiem Šēnefeldē būtu jānodrošina pozitīvs rezultāts.

(197) Lai novērtētu, vai kāds no attiecīgajiem līgumiem sniedz ekonomiskas priekšrocības, jāpārbauda, vai līguma slēgšanas laikā apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs ņemtu vērā, ka šā līguma rezultātā var gūt lielāku peļņu, nekā tas būtu iespējams citos veidos. Šo lielāko peļņu raksturo starpība, ko iegūst, no līguma rezultātā iespējamiem papildu ieņēmumiem (proti, ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums tiktu noslēgts, un ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums netiktu noslēgts, starpības) atņemot līguma rezultātā iespējamos papildu izdevumus (proti, izdevumu, kuri rastos, ja līgums tiktu noslēgts, un izdevumu, kuri rastos, ja līgums netiktu noslēgts, starpību); aprēķinātā naudas plūsma jāsamazina, izmantojot attiecīgu diskonta likmi.

(198) Turklāt šajā pārbaudē jāņem vērā visi attiecīgie papildu ieņēmumi un izdevumi saistībā ar darījumiem. Dažādus elementus (lidostas maksu atlaides, mārketinga dotācijas, citus finansiālus stimulus) nedrīkst vērtēt atsevišķi. Šajā saistībā jānorāda uz šādu fragmentu *Šarleruā* spriedumā: "[..] privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros

([60]) Šis jautājums rodas galvenokārt par 2003. gada līgumu ar *easyJet*, kurš tika noslēgts laikā, kad bija spēkā 2003. gada cenrādis, un ievērojami atšķīrās no šā cenrāža noteikumiem (sk. 42. apsvērumu). Arī pirmais līgums ar *Ryanair*, pirmais līgums ar *Germanwings* un līgumi ar *Volare* un *V-Bird* tika noslēgti laikā, kad bija spēkā 2003. gada cenrādis. Šajos līgumos bija paredzēti dotāciju maksājumi, kuri nebija paredzēti cenrādī (sk. 48. apsvērumu). Tāpat arī līgumi ar *Aer Lingus*, *Icelandair* un *Norwegian Air Shuttle* tika noslēgti laikā, kad bija spēkā 2003. gada cenrādis. Šajos līgumos bija paredzēts, ka *FBS* ar dotācijām daļēji finansē attiecīgo aviosabiedrību mārketinga izmaksas, kas nebija paredzēts cenrādī (sk. 49. apsvērumu).

([61]) *Šarleruā* spriedums, 98. punkts.

komercdarījums ir jāapskata tā kopumā, lai izvērtētu, vai valsts vienība un tās kontrolēta vienība, kopumā ņemot, ir rīkojušās kā racionāli tirgus ekonomikas dalībnieki. Faktiski Komisijai, novērtējot strīdīgos pasākumus, ir jāņem vērā visa atbilstošā informācija un tās konteksts [..]" ([62]).

(199) Gaidāmajiem papildu ieņēmumiem jo īpaši jāietver ieņēmumi no lidostas maksām, ņemot vērā atlaides un līguma rezultātā gaidāmo papildu pārvadājumu apjomu, kā arī paredzamos, ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus, ko rada papildu pārvadājumi. Gaidāmajiem papildu izdevumiem galvenokārt jāietver visas ar darbību un ieguldījumiem saistītās papildu izmaksas, kuras nerastos, ja netiktu noslēgts līgums; papildu izdevumiem jāietver arī ar mārketinga dotācijām un citiem finansiāliem stimuliem saistītās izmaksas.

### 7.5. **2003. gada līguma ar *easyJet* (2. pasākuma) novērtējums**

(200) 2003. gada līgums ar *easyJet* tika noslēgts pirms 2004. gada cenrāža stāšanās spēkā sākotnēji uz desmit gadiem ar iespēju pagarināt līgumu vēl uz desmit gadiem.

(201) Vācija iesniedza dokumentus, no kuriem izriet iepriekš sagatavotās projekta finanšu prognozes, kuras jo īpaši balstījās uz *FBS* prognozēm 2003. gada 17. decembrī, proti, pirms *FBS* un *easyJet* līguma noslēgšanas 2003. gada 19. decembrī (šajā saistībā sk. 38. apsvērumu). *FBS* ņēma vērā, ka laikā no 2004. līdz 2012. gadam līgums katru gadu palielinās *FBS* darbības rezultātu un ka 2010. gadā tiks sasniegts darbības peļņas slieksnis.

*9. tabula*

**FBS prognozētais darbības papildu rezultāts, ņemot vērā 2003. gada līgumu ar *easyJet* (miljonos euro)**

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Darbības rezultāts bez *easyJet* | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |
| Darbības papildu rezultāts ar *easyJet* | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |
| Kopējais darbības rezultāts | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |

(202) Komisija atzīst šīs prognozes un tās pamatojošos pieņēmumus par nopietnu pamatu 2003. gada līguma ar *easyJet* parakstīšanai.

(203) 2003. gada līguma ar *easyJet* rezultātā prognozētais pārvadājumu apjoms ir aprēķināts, pamatojoties uz to lidmašīnu skaitu, kuras *easyJet* saskaņā ar līgumu laika gaitā izvietos Šēnefeldē, kā arī uz [..] slodzes koeficientu, kurš šķiet ticams, ņemot vērā ZIP parastos slodzes koeficientus.

(204) Uzņēmējdarbības plānā tika ņemtas vērā visu attiecīgo papildu izdevumu un ieņēmumu prognozes, tostarp ar aviāciju saistīto un nesaistīto ieņēmumu kategorijās, kā arī *easyJet* paredzēto finansiālo stimulu izmaksas. Šajās prognozēs jo īpaši tika ņemts vērā arī papildu pārvadājumu apjoms un papildu reisi, kas bija gaidāmi saistībā ar līgumu un tā noteikumiem.

(205) Visbeidzot, lai šim stratēģiskajam lēmumam veiktu stresa testu, audita sabiedrībai [..] (turpmāk "otrs eksperts") *FBS* uzticēja pārbaudīt, vai apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, kura mērķis ir nodrošināt rentabilitāti, 2003. gadā būtu parakstījis šo līgumu. Šajā atzinumā (turpmāk "otrā eksperta pētījums"), kas tika pabeigts 2007. gadā, tika izvērtēti arī līgumi ar citām aviosabiedrībām.

(206) 2003. gada līguma ar *easyJet* analīzē otrais eksperts ņēma vērā jau 158. apsvērumā minētās *FBS* prognozes.

(207) Otrais eksperts rūpīgi izvērtēja *FBS* sagatavoto izdevumu un ieņēmumu prognožu uzticamību un, pamatojoties uz līguma noslēgšanas laikā pieejamo informāciju, koriģēja *FBS* pieņēmumus, ja uzskatīja, ka tie nav atbilstīgi.

([62]) *Šarleruā* spriedums, 59. punkts.

(208) Šajā saistībā otrais eksperts, piemēram, koriģēja uzņēmējdarbības plānu, iekļaujot ieguldījumu izmaksas [..] miljonu euro apmērā par *easyJet* paredzēto papildu izlidošanas izeju ierīkošanu. Tika veiktas korekcijas arī, lai ņemtu vērā faktu, ka *FBS* prognozes pamatojās uz līguma ar *easyJet* projektu, kurš daļēji neatbilst galu galā parakstītajam līgumam. Līdz ar to otrais eksperts koriģēja uzņēmējdarbības plānu, lai nodrošinātu tā atbilstību parakstītā līguma noteikumiem.

(209) Turklāt, pamatojoties uz *FBS* prognozēm (ar iepriekš minētajām korekcijām), otrais eksperts aprēķināja 2003. gada līguma ar *easyJet* neto pašreizējo vērtību (*net present value – NPV*) 2003. gada 30. decembrī laikposmam no 2004. līdz 2007. gadam. Paredzamās naudas plūsmas (saņemto un veikto maksājumu) laikrindas neto pašreizējā vērtība tiek definēta kā atsevišķu paredzamo naudas plūsmu diskontētā summa attiecīgajā laikposmā. Neto pašreizējā vērtība ir ekonomisks rādītājs, kuru uzņēmumi izmanto projekta rentabilitātes novērtēšanai. Otrais eksperts aprēķināja 2003. gada līguma ar *easyJet* apkopoto neto pašreizējo vērtību katra gada beigās līdz līguma darbības laika beigām. Šajā saistībā otrais eksperts aprēķināja naudas plūsmas diskontēšanai piemērojamo diskonta likmi, izmantojot kapitāla aktīvu vērtēšanas modeļa *Capital Asset Pricing Model* (*CAPM*) ([63]) klasisko metodi, līdz ar to diskonta likme atspoguļoja *FBS* kapitāla izmaksas 2003. gadā.

(210) Aprēķinātās neto pašreizējās vērtības ir norādītas 10. tabulā.

*10. tabula*

**2003. gada līguma ar *easyJet* rezultātā gaidāmo naudas plūsmu neto pašreizējās vērtības**

| Apkopotās neto pašreizējās vērtības gada beigās (vērtība 2003. gada 30. decembrī): | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Neto pašreizējā vērtība (miljonos euro) | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] | [..] |

Avots: otrā eksperta pētījums

(211) Visas šīs neto pašreizējās vērtības ir pozitīvas un apliecina, ka 2003. gadā bija lietderīgi noslēgt līgumu ar *easyJet*.

(212) Savā atzinumā otrais eksperts atzīmēja, ka, 2003. gadā izvērtējot līguma noslēgšanu, *FBS* neņēma vērā līguma sākotnējās redakcijas, proti, ar darbības laiku uz desmit gadiem ar iespēju pagarināt to vēl uz desmit gadiem, ietekmi uz *BER* lidostu. Saskaņā ar otrā eksperta sniegto informāciju 2003. gada līgumam ar *easyJet* ar sākotnējiem noteikumiem bija jāpaliek spēkā vēl vairākus gadus pēc 2011. gadā paredzētās *BER* atklāšanas. Turklāt šajā līgumā bija paredzēti noteikumi, kuri bija acīmredzami labvēlīgāki par vispārējā cenrāža noteikumiem, kas bija paredzēti *BER* pēc tās atklāšanas. Līdz ar to saskaņā ar otrā eksperta sniegto informāciju pastāvēja risks, ka esošais 2003. gada līgums ar *easyJet* varētu izraisīt to, ka citas aviosabiedrības uz *FBS* izdarīs ievērojamu spiedienu, lai mazinātu *BER* piemēroto vispārējo maksu atšķirību no *easyJet* piemērotajām maksām. Tomēr 2003. gadā šis risks bija ļoti zems, kā arī praktiski neparedzams un nenovērtējams, ņemot vērā ātri mainīgo ZIP tirgu. Faktiski šis risks nekad nav īstenojies. 2007. gada līgums par grozījumiem ar *easyJet*, kuram bija jābeidzas līdz ar *BER* atklāšanu, aizstāja 2003. gada līgumu ar *easyJet*.

(213) Līdz ar to otrais pētījums apstiprināja, ka apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu noslēdzis 2003. gada līgumu ar *easyJet*.

(214) Nobeigumā jāsecina, ka 2003. gada līgums ar *easyJet* neietver valsts atbalstu.

([63]) Saskaņā ar to diskonta likmi "ra" aprēķina pēc šādas formulas:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
kur:
rrf = bezriska vērtspapīra ienesīgums
rm = gaidāmais ienesīguma vispārējā tirgū
Ba = aktīva beta koeficients

### 7.6. **Līgumu ar citām aviosabiedrībām (3. pasākuma) novērtējums**

(215) *FBS* lēmumi par līgumu noslēgšanu ar *Ryanair*, *Germanwings*, *Volare*, *Icelandair*, *Norwegian Air Shuttle* un *Aer Lingus* arī pamatojās uz *ex ante* prognozēm par papildu pārvadājumiem, kā arī papildu ieņēmumiem un izdevumiem, no kuriem izriet, ka šo līgumu noslēgšana bija rentabla.

(216) Katram no šiem līgumiem tika aprēķināta gaidāmā pārvadājumu apjoma prognoze, pamatojoties uz aviosabiedrību plānotās darbības ietvaros gaidāmo reisu skaitu un pamatotiem pieņēmumiem par to slodzes koeficientu. Šajās prognozēs tika ņemtas vērā visu attiecīgo papildu izdevumu un ieņēmumu prognozes, tostarp ar aviāciju saistīto un nesaistīto ieņēmumu kategorijās, kā arī finansiālo stimulu, ko *FBS* piedāvāja aviosabiedrībām, izmaksas.

(217) Tāpat kā 2003. gada līgumam ar *easyJet*, *FBS ex ante* prognozēm otrais eksperts veica stresa testu. Stresa tests parādīja, ka, noslēdzot līgumus ar šīm aviosabiedrībām, katrs līgums katru tā darbības gadu aizvien radīs papildu ieņēmumus, kuri pārsniegs papildu izdevumus (neņemot vērā drīzāk piesardzīgus secinājumus). Šis secinājums izriet no analīzes, kuru otrais eksperts veica katram līgumam, pamatojoties uz šīm koriģētajām prognozēm, kas pilnībā atbilst 7.4.4. un 7.5. punktā raksturotajām metodēm. Savu vērtējumu un korekcijas otrais eksperts pamatoja tikai ar datiem un prognozēm, kas *FBS* bija pieejamas laikā, kad tika vērtēta līguma noslēgšana.

(218) 11. tabulā ir sniegtas otrā eksperta aprēķinātās *ex ante* neto pašreizējās vērtības attiecīgā līguma noslēgšanas brīdī astoņiem no kopumā deviņiem attiecīgajiem līgumiem to paredzētajam darbības laikam.

*11. tabula*

***FBS* un dažādu ZIP līgumu darbības laiki**

| Aviosabiedrība/līgums | Paredzētais līguma darbības laiks | Neto pašreizējā vērtība visam līguma darbības laikam (EUR) |
|---|---|---|
| *Ryanair (pirmais līgums)* | 2003. gada 1. maijs – 2004. gada 30. aprīlis | [..] |
| *Ryanair (otrais līgums)* | 2003. gada 1. maijs – 2008. gada 30. aprīlis | [..] |
| *Germanwings (pirmais līgums)* | 2003. gada 26. oktobris – 2006. gada 31. oktobris | [..] |
| *Germanwings (otrais līgums)* | 2004. gada 1. maijs – 2008. gada 30. aprīlis | [..] |
| *Volare* | 2003. gada 26. oktobris – 2007. gada 31. marts | [..] |
| *Icelandair* | 2004. gada 6. jūnijs – 2009. gada 31. marts | [..] |
| *Norwegian Air Shuttle* | 2004. gada 29. marts – 2009. gada 31. marts | [..] |
| *Aer Lingus* | 2004. gada 30. marts – 2009. gada 31. marts | [..] |

*Avots:* otrā eksperta pētījums.

(219) Kā izriet no šīs tabulas, visas neto pašreizējās vērtības ir pozitīvas. Tādēļ apdomīgam tirgus ekonomikas ieguldītājam, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, bija lietderīgi pieņemt šo līgumu noteikumus to parakstīšanas brīdī.

(220) Līgumam ar *V-Bird* ([64]) neto pašreizējā vērtība netika aprēķināta. Saskaņā ar otrā eksperta sniegto informāciju šim līgumam nebija pieejams iepriekš sagatavots uzņēmējdarbības plāns. Tomēr šā līguma noteikumi ir ļoti līdzīgi ar *Volare* noslēgtā līguma noteikumiem. Abi līgumi tika noslēgti gandrīz vienlaikus ar aptuveni vienādu darbības laiku (trim ar pusi un attiecīgi četriem gadiem). Līgumos bija paredzēta 2003. gada cenrāža piemērošana lidostas maksu

([64]) Tas ir vienīgais ar ZIP noslēgtais līgums, kurš tika iekļauts oficiālajā izmeklēšanas procedūrā, bet kurš nav minēts 11. tabulā.

aprēķināšanai un identisks stimuls kā dotācija *Volare* un *V-Bird* katrai EUR [..] apmērā. Abu līgumu noteikumos par darbību bija paredzēts ļoti līdzīgs reisu skaits un identisks lidmašīnas tips. Turklāt šo līgumu noslēgšanas laikā varēja ticēt pieņēmumam, ka abām aviosabiedrībām būs līdzīgs slodzes koeficients. Līdz ar to no šiem līgumiem izrietošais papildu pārvadājumu apjoms bija līdzīgs. Visbeidzot par abiem līgumiem varēja pieņemt, ka saistībā ar tiem *FBS* radīsies līdzīgi darbības papildu izdevumi. Ņemot vērā šo abu līgumu līdzību, varēja ticēt secinājumam, ka līgums ar *V-Bird* iztur tirgus ekonomikas ieguldītāja testu.

(221) *V-Bird* pārtrauca savus lidojumus 2004. gada 8. oktobrī un iesniedza maksātnespējas pieteikumu, kurā prasītais maksātnespējas process tika uzsākts 2004. gada 18. oktobrī. 2005. gada janvārī aviosabiedrība *V-Bird* tika likvidēta. Līdz ar to vairs nav uzņēmuma, kas tieši vai netieši būtu guvis labumu no iespējamā valsts atbalsta saistībā ar *V-Bird* līgumu.

(222) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, neviens no 6. tabulā minētajiem līgumiem neietver valsts atbalstu.

### 7.7. **2004. gada nomas līguma ar *easyJet* (4. pasākuma) novērtējums**

(223) Dažas ieinteresētās personas uzskatīja, ka 2004. gada nomas līgums ar *easyJet* piešķīra *easyJet* ekskluzīvas tiesības lietot Šēnefeldes lidostas B termināli, liedzot tam piekļūt citām aviosabiedrībām.

(224) Kā minēts 55. apsvērumā, laikā no 2004. līdz 2007. gadam *easyJet* nomāja biroju telpas un reģistrācijas galdus aptuveni [..] $m^2$ platībā, kas atbilst 24 % no B termināļa kopējās platības. B termināļa publiskās platības (gaiteņi, zāles un kafejnīcas) ir pieejamas arī citu aviosabiedrību pasažieriem, jo A terminālis nav telpiski nodalīts no B termināļa.

(225) Reģistrācijas zonu piešķiršana konkrētām aviosabiedrībām, kā arī zīmološanas un reklāmas tiesību piešķiršana šīm aviosabiedrībām tieši blakus esošajās zonās ir ierasta prakse Eiropas un starptautiskajās lidostās, un šādi līgumi ir plaši izplatīti.

(226) Jo īpaši tad, ja aviosabiedrība vai aviosabiedrību alianse pārvadā ievērojamu pasažieru skaitu vai veic lidojumus uz noteiktu lidostu, no darbības (un līdz ar to komerciālā) viedokļa ir lietderīgi apkopot tās pakalpojumus vienā terminālī. Šādi tiek optimizēti gan lidostas, gan aviosabiedrības darbības procesi.

(227) Līdz ar to automātiski nav tā, ka lidostas operators, piešķirot aviosabiedrībai ekskluzīvas tiesības lietot visus reģistrācijas galdus un biroju telpas vienā terminālī, sniedz tai ekonomiskas priekšrocības. Noteiktos apstākļos tas tā būtu tikai tad, ja lidostas operators aviosabiedrībai piešķirtu ekskluzīvas tiesības lietot zonas, kuras tai nav nepieciešamas, pārsniedzot aviosabiedrībai nepieciešamās vajadzības (vienlaikus traucējot citām aviosabiedrībām izmantot reāli pieejamo jaudu), vai ja aviosabiedrībai aprēķinātā nomas maksa būtu pārāk zema. Kā tiks norādīts turpmāk, 2004. gada nomas līgumā ar *easyJet* nav neviena no iepriekš minētajiem noteikumiem.

(228) No brīža, kad *easyJet* sāka lidojumus Šēnefeldē, tā bija dominējošā aviosabiedrība. Laikā no 2004. līdz 2007. gadam *easyJet* pārvadāja no [..] % līdz [..] % no visiem Šēnefeldes pasažieriem. Jau 2003. gadā tika prognozēts, ka pārvadājumu apjoma ziņā *easyJet* būs vislielākā aviosabiedrība. Ņemot vērā *easyJet* līgumisko pienākumu izvietot Šēnefeldē noteiktu lidmašīnu skaitu, no brīža, kad *easyJet* sāka savus lidojumus, *FBS* varēja prognozēt attiecīgi lielāku pasažieru skaitu.

(229) Saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas sniegto informāciju B termināļa jauda bija 600 000 pasažieru gadā; šis skaitlis ir daudz mazāks nekā pasažieru skaits, ko saskaņā ar prognozēm *easyJet* pārvadātu no Šēnefeldes un uz to, sākot no 2004. gada ([..] miljoni ([65])). Līdz ar to ir skaidrs, ka *FBS*, noslēdzot 2004. gada līgumu ar *easyJet*, neīstenoja "jaudas uzkrāšanas" stratēģiju, kuras mērķis bija atturēt citas aviosabiedrības no konkurēšanas ar *easyJet* Šēnefeldē. 2006. gadā B terminālī tika apkalpoti [..] miljoni pasažieru, turklāt neveicot lielas tehniskas izmaiņas; tas ir vairāk nekā divas reizes lielāks skaitlis nekā teorētiskā jauda. Par to, ka bija iespējams apkalpot tik lielu pasažieru plūsmu, galvenokārt jāpateicas faktam, ka termināļa iekārtas izmantoja tikai viena aviosabiedrība, kā rezultātā bija iespējams optimizēt pasažieru plūsmu.

(230) Attiecībā uz nomas maksu nav nozīmes dažādās lidostās piemēroto nomas maksu salīdzinājumam, jo jaudas, tirgus nosacījumu un iekārtu kvalitātes ziņā lidostas ir atšķirīgas. *EasyJet* maksātās nomas maksas faktiski bija atbilstīgas *FBS* nomas maksu shēmai, nepiešķirot atlaides.

(231) B terminālī par apkalpošanas galdu platībām *easyJet* maksāja EUR [..] par $m^2$ un par biroju platībām – EUR [..] par $m^2$. Ar citām aviosabiedrībām citos termināļos tika saskaņotas līdzīgas maksas par līdzīgām iekārtām. Piemēram, *Germanwings* par apkalpošanas galdu platībām A terminālī arī maksāja EUR [..] par $m^2$. Aviosabiedrībai *Aeroflot* par biroja telpu A terminālī tika aprēķināti EUR [..] par $m^2$. Pirms *easyJet* biroju platības B terminālī nomāja aviosabiedrība *Condor* un maksāja zemāku nomas maksu par tādām pašām iekārtām B terminālī. Par biroju platībām *easyJet* maksāja EUR [..] par $m^2$, bet *Condor* bija jāmaksā tikai EUR [..] par $m^2$.

([65]) Otrā eksperta pētījums, 2. tabula 22. lpp.

(232) Šāds salīdzinājums ir atbilstīgs, lai novērtētu, vai 2004. gada nomas līgums ar *easyJet* ietvēra ekonomiskas priekšrocības. Atšķirībā no līguma, kurā ir regulēta visa aviosabiedrības darbība lidostā un galvenās finanšu attiecības starp aviosabiedrību un lidostu ([66]), nomas līgums par apkalpošanas galdu platībām un biroju platībām attiecas uz piekļuvi iekārtām, kuras vismaz konkrētā lidostā parasti var uzskatīt par standarta iekārtām. Turklāt šādos līgumos regulētās nomas maksas ir mazas summas salīdzinājumā ar lidostas maksām, mārketinga dotācijām un citiem finansiāliem stimuliem. Tādēļ lidostas operatoram nav būtiska motīva noteikt individuālas nomas maksas vai vienoties ar aviosabiedrībām par pēc iespējas augstākām nomas maksām. Drīzāk lidostas operators ir ekonomiski ieinteresēts piesaistīt konkrētas aviosabiedrības darbību vienai vietai, lai nodrošinātu darbības efektivitāti sava klienta labā. It īpaši tad, ja lidostas operators, šajā gadījumā *FBS*, mēģina piesaistīt aviosabiedrības un mudināt tās palielināt pārvadājumu apjomu.

(233) Līdz ar to – pretēji ieinteresēto personu apgalvojumiem – noteikti nebūtu lietderīgi piešķirt aviosabiedrībām zonas, pamatojoties uz konkursiem. Patiesībā šāda prakse Eiropas lidostās, šķiet, būtu ļoti neparasta. No apdomīga tirgus ekonomikas ieguldītāja, kurš ņem vērā rentabilitātes izredzes, tiek gaidīts, ka katrai lidostā strādājošai svarīgai aviosabiedrībai viņš atradīs tās jaudai un citām īpatnībām piemērotas zonas un aprēķinās atbilstīgu nomas maksu saskaņā ar lidostā ierasto praksi.

(234) Tādēļ nomas maksas apmērs nerada ekonomiskas priekšrocības, ja tas lielā mērā atbilst nomas maksām, kuras tiek aprēķinātas citām lidostu izmantojošām aviosabiedrībām, un šis ir 2003. gada nomas līguma ar *easyJet* gadījums.

(235) Tāpat lidostas operatoram ir lietderīgi noslēgt šādus līgumus ar tikpat ilgu darbības laiku kā "pamata" līgumam, kurā ir regulēta aviosabiedrības darbība lidostā, un šis ir 2003. gada nomas līguma ar *easyJet* gadījums.

(236) Attiecībā uz bagāžas lenti A terminālī un B terminālī esošās sistēmas tehniski ir identiskas, izņemot vienu aspektu. Bagāžas lentei B terminālī ir stacionāra rentgena iekārta. Tā tika uzstādīta pēc Vācijas policijas pieprasījuma. Pretējā gadījumā tiktu anulēta B termināļa darbības licence. Bagāžas lentes tehniskais aprīkojums B terminālī nesniedz *easyJet* darbības priekšrocības, bet tikai ātrāku bagāžas iekraušanu un izkraušanu ar retāku traucējumu iespēju. Tās drīzāk sniedz iebūvētā rentgena iekārta, kas tomēr neietekmē aviosabiedrības reģistrācijas procedūras.

(237) Faktiski iebūvētā drošības sistēma drīzāk apgrūtina *easyJet* darbību. Ja rodas neskaidrības par bagāžu, kura jāpārbauda manuāli, pasažieris jāaicina atpakaļ uz kontroles telpu B terminālī. Šajā laikā pasažieris jau atrodas izlidošanas zālē, un viņš jāinformē un jāaizved atpakaļ. Tā ir laikietilpīga procedūra, kuras dēļ Šēnefeldē pasažieriem B terminālī ir noteikts, ka vēlākās reģistrācijas laiks ir vismaz 30 minūtes. Pašlaik *easyJet* praktizē 40 minūtes, jo pretējā gadījumā nevar garantēt laicīgu procesa pabeigšanu. A terminālī šādas nepieciešamības nav. Šeit ierasta prakse ir tikai 20 minūšu laiks pirms pacelšanās, un tas nerada tehniskas problēmas.

(238) Ar to ir saistīta cita problēma, ka bagāžas lentes B terminālī un A terminālī atšķiras traucējumu rašanās biežuma ziņā. Iebūvētās drošības tehnikas un ar to saistītās sarežģītības dēļ bagāžas lente B terminālī laikā no 2004. gada maija līdz decembrim bija pieejama [..] % no darbības laika, bet bagāžas lente A terminālī strādāja [..] % no darbības laika.

(239) Ņemot vērā iepriekš minēto, jāsecina, ka neviens no 2004. gada nomas līguma ar *easyJet* noteikumiem neradīja ekonomiskas priekšrocības. Līdz ar to šis līgums nav valsts atbalsts,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Turpmāk minētie pasākumi, ko Vācija veikusi a) līdz l) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē:

a) līgums par kontroli un peļņas nodošanu, ko 1992. gada 6. augustā noslēdza *Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH* un *Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH*;

b) līgums, ko 2003. gada 19. decembrī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *easyJet Airline Company Ltd.*;

([66]) Piemēram, 2003. gada līgums ar *easyJet*.

c) līgums, ko 2003. gada 31. martā noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Ryanair Limited*;

d) līgums, ko 2004. gada 28. aprīlī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Ryanair Limited*;

e) līgums, ko 2003. gada 14. oktobrī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Germanwings GmbH*;

f) līgums, ko 2004. gada 23. decembrī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Germanwings GmbH*;

g) līgums, ko 2003. gada 22. oktobrī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Volare Airlines S.p.A.*;

h) līgums, ko 2003. gada 3. novembrī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *V-Bird Airlines B.V.*;

i) līgums, ko 2004. gada 6. jūnijā noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Icelandair Reykjavik Airport*;

j) līgums, ko 2004. gada 17. maijā noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Norwegian Air Shuttle AS*;

k) līgums, ko 2004. gada 13. maijā noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *Aer Lingus Limited*;

l) nomas līgums, ko 2004. gada martā par konkrētu platību un iekārtu lietošanu Šēnefeldes lidostas B terminālī noslēdza *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un *easyJet Airline Company Ltd*.

*2. pants*

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 20. februārī

*Komisijas vārdā –*
*priekšsēdētāja vietnieks*
Joaquín ALMUNIA