II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/506

z 20. februára 2014

o opatreniach prijatých Nemeckom v súvislosti so spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a s rozličnými leteckými dopravcami – SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

[oznámené pod číslom C(2014) 868]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ([1]),

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([2]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) V rokoch 2003 až 2006 boli Komisii doručené sťažnosti rozličných strán, podľa ktorých určití leteckí dopravcovia a prevádzkovateľ letiska Berlin Schönefeld (ďalej len „Schönefeld“) mohli prijať neoprávnenú pomoc pre svoje činnosti na tomto letisku.

(2) Komisia listom zo 17. augusta 2006 požiadala Nemecko o poskytnutie informácií o tejto záležitosti. Nemecko tejto požiadavke vyhovelo listom z 20. decembra 2006.

(3) Komisia listom z 10. júla 2007 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s uvedenými opatreniami. Komisia zároveň vydala príkaz na poskytnutie informácií podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([3]) v súvislosti so všetkými dokumentmi, údajmi a informáciami, ktoré Komisia potrebuje, aby mohla posúdiť, či dané opatrenia predstavovali štátnu pomoc.

(4) Nemecko poslalo Komisii svoje pripomienky 4. októbra 2007 a 3. marca 2008 ich doplnilo o ďalšie dokumenty.

([1]) S účinnosťou od 1. decembra 2009 články 87 a 88 Zmluvy o ES sa stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“). V obidvoch prípadoch sú články v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa prípadnými odkazmi na články 107 a 108 ZFEÚ rozumejú odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. Zmluvou o fungovaní Európskej únie sa zaviedli aj niektoré zmeny v terminológii, napríklad nahradenie slova „Spoločenstvo“ slovom „Únia“ a „spoločný trh“ spojením „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa použije terminológia ZFEÚ.

([2]) Ú. v. EÚ C 257, 30.10.2007, s. 16.

([3]) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

(5) Rozhodnutie Komisie začať konanie bolo zverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 30. októbra 2007 ([4]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky týkajúce sa daných opatrení do jedného mesiaca od dátumu zverejnenia.

(6) Komisii boli doručené pripomienky od niekoľkých zainteresovaných strán. Komisia odovzdala tieto pripomienky Nemecku 16. januára a 20. februára 2008. Nemecko listom z 15. mája 2008 zaslalo svoje vyjadrenia k pripomienkam zainteresovaných strán. Komisia následne požiadala o ďalšie informácie 31. augusta 2009. Nemecko tejto žiadosti vyhovelo v troch fázach, a to 28. septembra, 12. októbra a 28. októbra 2009. Komisia znovu požiadala Nemecko o informácie 4. apríla 2011. V reakcii na túto požiadavku Nemecko poslalo nové pripomienky a ďalšie dokumenty 19. mája 2011. Komisia zaslala 10. októbra 2011 Nemecku ďalšie podania, ktoré dostala od zainteresovaných strán. Nemecko sa k týmto podaniam vyjadrilo 7. novembra 2011. Na ďalšiu žiadosť o informácie, ktorú zaslala Komisia 17. januára 2012, Nemecko odpovedalo 14. februára 2012.

2. **VŠEOBECNÝ KONTEXT**

(7) Po zjednotení Nemecka v roku 1990 sa Berlín ocitol vo veľmi zvláštnej situácii, pokiaľ ide o leteckú premávku, v dôsledku rozdelenia mesta na východnú a západnú časť, ktoré trvalo niekoľko desaťročí. Vnútromestské letiská Berlin Tegel (ďalej len „Tegel“) a Berlin Tempelhof (ďalej len „Tempelhof“) sa nachádzajú v bývalom západnom Berlíne. Letisko Schönefeld sa nachádza v bývalom východnom Berlíne na hranici spolkových krajín (*Länder*) Berlín a Brandenbursko.

(8) Letisko Tempelhof bolo otvorené v roku 1923 a pre krátku vzletovú a pristávaciu dráhu ho mohli používať len malé lietadlá. Toto letisko nebolo možné ľahko modernizovať, pretože sa nachádza v pamiatkovo chránenej historickej lokalite a okolité obytné oblasti znemožňovali akékoľvek jeho rozšírenie. Letisko Tempelhof ukončilo svoju činnosť 30. októbra 2008.

(9) Letisko Tegel bolo otvorené v roku 1948 s cieľom umožniť letecké dodávky do Berlína počas sovietskej blokády. Od roku 1968 mnoho leteckých dopravcov presunulo svoje činnosti z letiska Tempelhof na letisko Tegel, pretože letisko Tempelhof nebolo vhodné pre prúdové lietadlá. Od roku 1975 bolo letisko Tegel hlavným berlínskym letiskom pre osobnú prepravu. Začiatkom 90. rokov 20. storočia dosiahlo letisko Tegel v časoch špičky svoju maximálnu kapacitu. Jediný spôsob, ako zabrániť významnému obmedzeniu kapacity v dlhodobom horizonte, bolo predĺžiť vzletovú a pristávaciu dráhu a vybudovať väčší terminál. To však nebolo možné, pretože letisko Tegel, rovnako ako letisko Tempelhof, je vnútromestské letisko obklopené obytnými oblasťami a prístupovými cestami. Okrem toho akékoľvek zvýšenie leteckej premávky na letisku Tegel by viedlo k zvýšenému znečisteniu hlukom pre miestnych obyvateľov.

(10) Letisko Schönefeld bolo otvorené v roku 1946 na príkaz sovietskej vojenskej správy v Nemecku. Spočiatku slúžilo najmä ako vojenské letisko, ktoré používali aj komerční leteckí dopravcovia, napríklad Aeroflot a neskôr východonemecký letecký dopravca Interflug. Do zmeny politickej situácie v Nemecku v roku 1990 bolo letisko Schönefeld niekoľkokrát rozšírené. Toto letisko, ktoré bolo navrhnuté ako vojenské, nebolo vyhovujúce pre potreby modernej komerčnej leteckej premávky. A navyše po zmene politickej situácie už nebolo v dobrom stave. V 90. rokoch 20. storočia boli preto potrebné značné investície, aby táto lokalita vyhovovala západoeurópskym bezpečnostným normám. Okrem toho letisko Schönefeld sa nachádza ďalej od centra mesta než letiská Tempelhof a Tegel, a preto bolo vnímané ako menej atraktívne v porovnaní s týmito dvoma letiskami, aspoň určitými kategóriami cestujúcich a leteckých dopravcov.

(11) Z historických dôvodov tieto tri berlínske letiská pôvodne prevádzkovali rozličné spoločnosti. So zjednotením Nemecka boli zoskupené do jednej holdingovej spoločnosti Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (ďalej len „BBF“), ktorá bola v spoločnom vlastníctve spolkových krajín Berlín a Brandenbursko (každá vlastnila 37 %) a nemeckej spolkovej vlády (26 %). Do roku 2003 mala táto holdingová spoločnosť dve dcérske spoločnosti: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (ďalej len „BFG“), ktorá prevádzkovala letiská Tegel a Tempelhof, a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (ďalej len „FBS“), ktorá prevádzkovala letisko Schönefeld. V októbri 2003 sa BBF zlúčila s FBS, ktorá sa tým stala vlastníkom BFG. FBS bola 1. januára 2012 premenovaná na Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (ďalej len „FBB“).

(12) Vzhľadom na všeobecne očakávaný nárast leteckej premávky do Berlína a z Berlína (pozri tabuľku č. 1), čiastočne v dôsledku obnovenia postavenia Berlína ako hlavného mesta Nemecka, sa v 90. rokoch 20. storočia rýchlo ukázala potreba efektívnejšie využívať existujúcu kapacitu letísk, ktorá bola v tom čase rozšírená na celú aglomeráciu Berlína v dôsledku minulého politického rozdelenia mesta.

([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

Tabuľka 1

Premávka na berlínskych letiskách (mil. cestujúcich)

Rok	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	údaj nie je k dispozícii
1992	1,4	6,6	údaj nie je k dispozícii
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	údaj nie je k dispozícii
1995	1,9	8,2	údaj nie je k dispozícii
1996	1,8	8,3	údaj nie je k dispozícii
1997	1,9	8,6	údaj nie je k dispozícii
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	údaj nie je k dispozícii
2000	2,1	10,3	údaj nie je k dispozícii
2001	1,9	9,9	údaj nie je k dispozícii
2002	1,6	9,1	údaj nie je k dispozícii
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	zatvorené
2010	7,3	15,0	zatvorené
2011	7,1	16,9	zatvorené
2012	7,1	18,2	zatvorené

Zdroj: Údaje z rozhodnutia Komisie vo veci štátnej pomoci NN 25/09 (ex N 167/09) – Nemecko – Financovanie medzinárodného letiska Berlin Brandenburg (Ú. v. EÚ C 179, 1.8.2009, s. 5), aktualizované pomocou údajov získaných z výročných správ spoločnosti FBB.

(13) V tejto súvislosti bola myšlienka jediného letiska pre oblasť Berlín-Brandenbursko predmetom rokovaní ihneď po zjednotení Nemecka. Na základe prognóz počtu cestujúcich na letiskách v Berlíne sa predpokladalo, že nárast leteckej premávky by mohlo účinne zvládnuť jedno letisko vhodnej veľkosti, ktoré by bolo vybavené najmodernejšou technikou.

(14) Príprava plánov na vytvorenie jedného letiska v Berlíne sa začala v januári 1992. V tejto súvislosti bolo 20. júna 1993 oznámené, že ako možná lokalita pre nové letisko bola označená oblasť južne od letiska Schönefeld, ako aj ďalšie dve miesta (letisko Sperenberg a letisko Jüterborg). Letiská Tegel a Tempelhof sa nepovažovali za potenciálne vhodné z dvoch dôvodov: po prvé nepriaznivý vplyv týchto vnútromestských letísk na miestnych obyvateľov (najmä pokiaľ ide o hluk) a po druhé, pretože v žiadnom prípade nemohli byť dostatočne rozšírené na to, aby umožňovali umiestnenie nového jedného berlínskeho letiska. V konečnej analýze bolo vybrané letisko Schönefeld,

pretože je relatívne blízko, aj keď mimo centra mesta, a má dobré spojenie po ceste aj po železnici. Preto bolo rozhodnuté rozšíriť a modernizovať existujúce letisko Schönefeld, zmeniť ho na hlavné berlínske letisko s názvom letisko Berlin-Brandenburg Willy Brandt (ďalej len „BER“) a zároveň zatvoriť letiská Tegel a Tempelhof. Toto rozhodnutie bolo potvrdené v dohode, ktorú 28. mája 1996 podpísala nemecká spolková vláda a spolkové krajiny Berlín a Brandenbursko.

(15) Akcionári BBF plánovali realizovať projekt letiska BER prostredníctvom súkromného vlastníka a prevádzkovateľa letiska. V roku 1997 bolo rozhodnuté začať proces privatizácie, v rámci ktorého mali byť všetky akcie v BBF predané súkromnému investorovi a budúcemu kupujúcemu mala byť poskytnutá koncesia na prevádzkovanie letiska.

(16) Existujúci akcionári BBF však neboli schopní dosiahnuť dohodu so žiadnym uchádzačom. Výsledkom bolo vyhlásenie verejných vlastníkov v roku 2003, v ktorom sa uvádza, že proces privatizácie bol neúspešný a že letisko BER vybudujú verejní akcionári ([5]).

3. OPIS OPATRENÍ A ICH KONTEXT

3.1. Zmluva o kontrole a prevode zisku

(17) Spoločnosť BBF a spoločnosť BFG podpísali zmluvu o kontrole a prevode zisku (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) 6. augusta 1992. Táto zmluva bola pôvodne určená na obdobie piatich rokov s možnosťou tichého obnovenia na nové obdobie dvoch rokov, pokiaľ sa zmluvná strana nerozhodne zmluvu ukončiť, pričom výpovedná lehota bola jeden rok. Podobná zmluva bola podpísaná aj medzi spoločnosťou BBF a spoločnosťou FBS. Podľa nemeckého práva je zmluva o kontrole a prevode zisku medzi spoločnosťou a jej dcérskou spoločnosťou zmluvou, na základe ktorej je vedenie dcérskej spoločnosti pod kontrolou materskej spoločnosti a dcérska spoločnosť má povinnosť previesť svoje zisky a straty na materskú spoločnosť. V praxi sa na základe takejto dohody zisky a straty materskej spoločnosti a jej dcérskej spoločnosti sčítajú a následne zdania. V dôsledku zmluvy o kontrole a prevode zisku uzatvorenej medzi spoločnosťou BBF a jej dcérskymi spoločnosťami sa tieto rozličné spoločnosti považovali za jeden daňový subjekt na účely dane z príjmov právnických osôb.

(18) V roku 2003 boli v dôsledku zlúčenia spoločnosti BBF so spoločnosťou FBS práva a povinnosti spoločnosti BBF podľa zmluvy o kontrole a prevode zisku zo 6. augusta 1992 so spoločnosťou BFG prevedené na spoločnosť FBS. Okrem toho zmluva o kontrole a prevode zisku medzi spoločnosťou BBF a spoločnosťou FBS prestala mať v dôsledku tohto zlúčenia akýkoľvek význam. Táto zmluva sa preto v tomto rozhodnutí nebude ďalej posudzovať.

(19) V praxi viedla zmluva o kontrole a prevode zisku zo 6. augusta 1992 medzi spoločnosťou BBF a spoločnosťou BFG (ďalej len „zmluva o kontrole a prevode zisku“) ku kompenzácii strát vytvorených prevádzkou letiska Schönefeld zo ziskov vytvorených prevádzkou letiska Tegel aspoň v určitých rokoch.

(20) Letisko Schönefeld v skutočnosti vytváralo prevádzkové straty minimálne do roku 2006, ako je znázornené v nasledujúcej tabuľke, v ktorej sú uvedené ukazovatele EBITDA ([6]) a EBIT ([7]) letiska za obdobie rokov 2003 až 2006, na základe nákladov a výnosov, ktoré sú priamo spojené s prevádzkou tohto letiska:

Tabuľka 2

EBITDA a EBIT letiska Schönefeld, 2003 – 2006

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

([1]) Označenie obchodných tajomstiev v zmysle oznámenia Komisie C(2003) 4582 z 1. decembra 2003 o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6).

Zdroj: Príloha 19 k pripomienkam Nemecka zo 4. októbra 2007 v nadväznosti na začatie konania vo veci formálneho zisťovania.

([5]) Pozri *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 23.5.2003, č. 119, s. 16: http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.

([6]) Zisk pred odpočítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie.

([7]) Zisk pred odpočítaním úrokov a daní.

(21) Zlé finančné výsledky letiska Schönefeld však nemohli spochybniť životaschopnosť skupiny zahŕňajúcej spoločnosti FBS, BFG a až do roku 2003 aj ich holdingovú spoločnosť BBF (ďalej len „skupina FBS“). Skupina FBS bola trvale schopná vytvárať dostatočné vlastné finančné zdroje alebo nájsť potrebné financovanie na trhu. Podľa informácií Komisie bolo skupine FBS poskytované verejné financovanie z externých zdrojov len vo vzťahu k financovaniu projektu letiska BER, pričom toto financovanie Komisia schválila ([8]).

(22) Tento stav bol dôsledkom najmä pomerne dobrej ekonomickej výkonnosti letiska Tegel, ktorá zmierňovala nepriaznivý vplyv prevádzkových strát vytvorených letiskom Schönefeld, na skupinu FBS. V rokoch 1990 až 2005 bolo letisko Tegel, na rozdiel od letiska Schönefeld a letiska Tempelhof, moderným letiskom, kde sídlili hlavní medzinárodní dopravcovia poskytujúci úplné služby pre Berlín, a bolo vnímané ako najatraktívnejšie letisko aglomerácie Berlína aspoň určitými kategóriami cestujúcich a leteckých dopravcov. Okrem toho v rokoch 1990 až 2005 bol zaznamenaný celkový stúpajúci trend v osobnej leteckej preprave v Berlíne, z ktorého mala prospech skupina FBS ako celok.

(23) Ako je zrejmé z tabuľky 1, počet cestujúcich za rok na letisku Tegel stabilne rástol v 90. rokoch 20. storočia a od roku 2004. Na letisku Schönefeld počet cestujúcich za rok výrazne vzrástol v prvej polovici 90. rokov 20. storočia (z 1,1 milióna cestujúcich v roku 1991 na 1,9 milióna cestujúcich v roku 1995), ale v druhej polovici stagnoval a v rokoch 2000 až 2003 klesol (z 2,1 milióna na 1,7 milióna cestujúcich za rok). V rokoch 1991 až 2003 väčšinu rastu premávky v Berlíne v absolútnom vyjadrení absorbovalo letisko Tegel, nie letisko Schönefeld. Skutočne, zatiaľ čo počet cestujúcich za rok na letisku Schönefeld vzrástol v uvedenom období o 600 000, na letisku Tegel sa zvýšil až o 4,4 milióna. V rokoch 2003 až 2012 premávka na oboch letiskách naďalej stabilne rástla: ako je uvedené v tabuľke 1, premávka na letisku Schönefeld vzrástla o 417 % (z 1,7 milióna na 7,1 milióna cestujúcich za rok), zatiaľ čo na letisku Tegel vzrástla o 63 % (z 11,1 milióna na 18,2 milióna cestujúcich za rok). Na rozdiel od obdobia rokov 1991 až 2003 rast premávky v absolútnom vyjadrení bol takmer rovnomerne rozdelený medzi tieto dve letiská, čo znamená, že v relatívnom vyjadrení bol nárast na letisku Schönefeld omnoho vyšší než na letisku Tegel.

3.2. **Sadzobník letiskových poplatkov na letisku Schönefeld**

(24) V 90. rokoch 20. storočia sa skupina FBS snažila povzbudiť leteckých dopravcov, aby presunuli svoje činnosti z letiska Tegel, ktoré fungovalo takmer na plnú kapacitu, na letisko Schönefeld, ktoré bolo nedostatočne využívané ([9]). Cieľom bolo riešiť problém preťaženia na letisku Tegel a zároveň optimalizovať využívanie kapacity letiska Schönefeld. Na tento účel boli oslovení leteckí dopravcovia, ktorí už prevádzkovali lety z letiska Tegel a letiska Tempelhof, ako aj leteckí dopravcovia, ktorí zatiaľ neprevádzkovali žiadne lety z berlínskeho letiska. Niekoľko dopravcov prejavilo záujem, ale nakoniec sa na letisko Schönefeld nepresunuli z marketingových dôvodov, najmä preto, že letisko Schönefeld nemalo reprezentačného nájomcu ([10]). Infraštruktúra letiska Schönefeld navyše nebola taká moderná ako infraštruktúra letiska Tegel, a táto nevýhoda nebola kompenzovaná atraktívnymi letiskovými poplatkami ani inými finančnými stimulmi. Celkovo možno povedať, že pokus presunúť časť premávky z letiska

([8]) Toto poskytovanie verejného financovania Komisia schválila ako zlučiteľnú pomoc. Pozri rozhodnutie Komisie vo veci štátnej pomoci NN 25/09 (ex N 167/09) a SA.35378 (12/N) (Ú. v. EÚ C 36, 8.2.2013, s. 10) – Nemecko – Financovanie medzinárodného letiska Berlín.

([9]) Nemecko poskytlo tieto informácie: i) V rokoch 2003 až 2004 predstavovala kapacita letiska Schönefeld 4,5 milióna cestujúcich za rok a v roku 2005 dosiahla 7 miliónov cestujúcich za rok (v porovnaní s prepravou 1,7 milióna cestujúcich v roku 2003, 3,3 milióna cestujúcich v roku 2004 a 5 miliónov cestujúcich v roku 2005); ii) v rokoch 2003 až 2004 predstavovala kapacita letiska Tegel 9,5 milióna cestujúcich za rok a v roku 2005 dosiahla 11,5 milióna cestujúcich (v porovnaní s prepravou 11,1 milióna cestujúcich v roku 2003, 11 miliónov cestujúcich v roku 2004 a 11,5 milióna cestujúcich v roku 2005). Zmerať kapacitu letiska je zložité, pretože závisí od maximálnej kapacity jednotlivých prvkov infraštruktúry, ktoré nie sú vždy adekvátne zmerané z hľadiska maximálneho počtu cestujúcich, ale niekedy napríklad z hľadiska maximálneho počtu letov lietadiel. Okrem toho, ak sa ako relevantná miera použije počet cestujúcich, maximálna kapacita má skôr podobu hornej hranice maximálneho počtu cestujúcich za hodinu než maximálneho počtu cestujúcich za rok. Je to preto, že medzi počtom cestujúcich v hodinách a dňoch špičky a mimo špičky sú často veľké rozdiely, pričom sa môžu vyskytovať aj sezónne rozdiely v počte cestujúcich. Uvedené informácie preto nemôžu plne zachytiť využitie kapacity letiska Schönefeld a letiska Tegel. Okrem toho v niektorých prípadoch môže letisko pracovať nad rámec svojej teoretickej kapacity (napríklad vybavením väčšieho počtu cestujúcich, než je maximálny počet cestujúcich za hodinu), čo však môže viesť k menej priaznivým podmienkam (dlhý čas čakania, oneskorenie letov atď.). Je však nesporné, že v posudzovanom období letisko Tegel fungovalo takmer na plnú kapacitu, pričom letisko Schönefeld sa využívalo nedostatočne.

([10]) Reprezentačný nájomca je hlavný dopravca na letisku (z hľadiska premávky), ktorého prestíž a uznávané meno priťahujú na letisko ďalších leteckých dopravcov, čím ďalej zvyšuje objem premávky.

Tegel na letisko Schönefeld a prilákať na letisko Schönefeld dopravcov, ktorí dovtedy neprevádzkovali lety z Berlína, v tom čase do značnej miery zlyhal. To dokazuje skutočnosť, že ako už bolo uvedené, kým premávka na letisku Tegel v rokoch 1991 až 2003 vzrástla o 4,4 milióna cestujúcich, na letisku Schönefeld sa za rovnaké obdobie zvýšila len o 600 000 cestujúcich.

(25) To podnietilo strategické uvažovanie o tom, ako najlepšie zlepšiť hospodársku situáciu letiska Schönefeld do otvorenia letiska BER. Dočasné zatvorenie letiska neprichádzalo do úvahy. Strategické uvažovanie zahŕňalo aj výšku letiskových poplatkov a ich nastavenie tak, aby prilákali ďalšiu leteckú prepravu.

(26) V Nemecku sa služby letiskovej infraštruktúry poskytované leteckým dopravcom oceňujú na základe sadzobníka poplatkov jednotlivých letísk zverejneného v nemeckom úradnom vestníku pre oblasť leteckej dopravy *Nachrichten für Luftfahrer*. Každé letisko si vypracúva svoj sadzobník poplatkov, ktorý musí oznámiť príslušným orgánom pre civilné letectvo danej spolkovej krajiny (*Land*).

(27) Od roku 2003 malo letisko Schönefeld rozličné sadzobníky poplatkov. Od 1. augusta 2003 do 30. apríla 2004 existoval spoločný sadzobník poplatkov pre letiská Tegel, Tempelhof a Schönefeld (ďalej len „sadzobník z roku 2003“). Tento sadzobník sa považoval za nedostatočne atraktívny, aby motivoval leteckých dopravcov k otvoreniu nových tratí alebo zvýšeniu počtu odletov/príletov na letisku Schönefeld.

(28) V tejto súvislosti si akcionári skupiny FBS objednali v roku 2003 poradenské služby ([…] – „poradca“) na vypracovanie stratégie, ktorou by sa mohla zlepšiť finančná situácia letiska Schönefeld do otvorenia letiska BER a ktorá by sa mohla rýchlo vykonať.

(29) Z analýzy poradcu vyplynulo, že v Berlíne existuje potenciál na významné rozšírenie leteckej premávky, a to z rôznych dôvodov. Poradca odhadol, že spádová oblasť Berlína zahŕňa až 10 miliónov potenciálnych cestujúcich za rok. Poradca označil celý rad štrukturálnych faktorov vedúcich k nárastu leteckej premávky. Hlavnými faktormi bola prítomnosť ústredí mnohých veľkých nadnárodných spoločností, skutočnosť, že Berlín je najväčšie nemecké univerzitné mesto a centrum „etnického cestovania“ ([11]), a tiež skutočnosť, že na začiatku 21. storočia bol považovaný za rozvíjajúce sa hlavné mesto a príťažlivé výletné miesto cestovného ruchu ([12]). Poradca ukázal aj to, že v porovnaní s letiskami iných hlavných miest mal Berlín v roku 2003 stále značný potenciál na vybudovanie a rast prepravy nízkonákladovými dopravcami.

(30) Preprava nízkonákladovými dopravcami zaznamenala v tom čase výrazný nárast v celej Európe ([13]) a rozličné analýzy ukázali, že preprava nízkonákladovými dopravcami bola z väčšej časti tvorená novými cestujúcimi, a preto mohla byť doplnkom tradičnej prepravy. Poradca odhadol, že potenciál pre ďalšiu prepravu nízkonákladovými dopravcami na letisku Schönefeld predstavoval v krátkodobom horizonte, konkrétne v období rokov 2003 až 2005, nárast o ďalších 600 000 až 900 000 cestujúcich za rok a v strednodobom horizonte, t. j. v období rokov 2005 až 2010, nárast o ďalších 300 000 cestujúcich za rok.

(31) Poradca okrem toho konštatoval, že vykonanie stratégie na prilákanie nízkonákladových dopravcov na letisko Schönefeld by si vyžadovalo len obmedzené úpravy bez rozsiahlych investícií do infraštruktúry, resp. bez významných zmien existujúcej infraštruktúry.

(32) Poradca preto odporučil túto stratégiu (ďalej len „stratégia nízkonákladových dopravcov“) a navrhol jej vykonanie prostredníctvom kombinácie objemových zliav z letiskových poplatkov a finančných stimulov ([14]).

(33) Skupina FBS sa rozhodla zaviesť a vykonať stratégiu nízkonákladových dopravcov a na tento účel prijala nový sadzobník poplatkov (ďalej len „sadzobník z roku 2004“). Sadzobník z roku 2004 bol na rozdiel od sadzobníka z roku 2003 navrhnutý špeciálne pre letisko Schönefeld. Tento nový sadzobník, ktorý bol prijatý 30. apríla 2004 a začal sa uplatňovať od 1. mája 2004, obsahoval tieto typy poplatkov:

a) poplatky za odlet a pristátie založené najmä na maximálnej vzletovej hmotnosti lietadla;

([11]) „Etnické cestovanie“ vytvárajú obyvatelia pochádzajúci zo vzdialených zahraničných krajín, ktorí pravidelne používajú leteckú dopravu na návrat do svojej domovskej krajiny alebo ktorých navštevujú priatelia alebo príbuzní, ktorí takisto cestujú z týchto krajín letecky. Berlín je sídlo veľkých skupín prisťahovalcov prvej a druhej generácie.

([12]) V tom čase bol Berlín tretím najväčším miestom určenia cestovného ruchu v Európe s najvyšším počtom hostí na noc v Nemecku a priťahoval veľkú časť výletníkov.

([13]) Preprava nízkonákladovými dopravcami v Európe zaznamenala na začiatku 21. storočia značný nárast stimulovaný rentabilným rozšírením vedúcich predstaviteľov tohto odvetvia, spoločností Ryanair a easyJet, ako aj vstupom niekoľkých nových účastníkov.

([14]) Podrobnejší opis hodnotenia vypracovaného poradcom sa nachádza v oddiele 7.2.1.

b) osobné poplatky na základe počtu odlietajúcich cestujúcich a miesta určenia letu;

c) poplatky za státie lietadiel na základe maximálnej vzletovej hmotnosti lietadla a času používania plôch na státie.

(34) V tomto sadzobníku boli zapracované rozličné finančné mechanizmy na stimuláciu:

a) „objemová zľava v závislosti od počtu cestujúcich“, pri ktorej bola časť poplatkov za cestujúcich vrátená na základe počtu prepravených cestujúcich takto:

Tabuľka 3

Objemové zľavy v závislosti od počtu cestujúcich podľa sadzobníka z roku 2004

Počet cestujúcich za rok	Miera vrátenia prostriedkov (%)
Viac než 50 000	5
Viac než 100 000	10
Viac než 150 000	15
Viac než 250 000	20

b) „stimulovanie rastu“ zložené zo „stimulu za miesto určenia“, ktorý sa poskytoval za otvorenie nových tratí z letiska Schönefeld, a zo „stimulu za počet odletov/príletov“, ktorý sa poskytoval za vytvorenie ďalších odletov/príletov na existujúcich tratiach z letiska Schönefeld. Stimul za miesto určenia predstavoval 80 % z poplatku *Landegrundtarif* (vymedzeného ako súčet platných poplatkov za odlet a pristátie a poplatkov za cestujúcich za príslušné lety lietadiel) v prvom roku, 60 % v druhom roku, 40 % v treťom roku a 20 % vo štvrtom roku. Stimul za počet odletov/príletov predstavoval 60 % z poplatku *Landegrundtarif* v prvom roku a 40 % v druhom roku. Na stanovenie presných podmienok bolo potrebné uzatvoriť dvojstrannú dohodu medzi skupinou FBS a leteckým dopravcom.

(35) Sadzobník z roku 2004 bol znovu zmenený v júli 2005. Touto zmenou sa rozhodlo, že leteckí dopravcovia by mohli dostať stimul za miesto určenia v prípade, že otvoria nové trate zo systému berlínskych letísk, t. j. trate na miesta určenia, ktoré predtým neboli s Berlínom spojené priamymi letmi. Predtým bol stimul za miesto určenia určený len pre nové trate z letiska Schönefeld, a to aj v prípade, že na rovnaké miesto určenia smerovali priame lety z iných berlínskych letísk.

(36) Nový sadzobník poplatkov bol prijatý 19. januára 2006 (ďalej len „sadzobník z roku 2006“) so spätnou účinnosťou od 1. januára 2006. V porovnaní so sadzobníkom z roku 2004 bol z neho odstránený stimul za počet odletov/príletov. V sadzobníku z roku 2006 boli stanovené tri hlavné finančné stimuly: „financovanie v závislosti od rastu“ ([15]), t. j. stimul spojený s nárastom počtu cestujúcich alebo nákladu v tonách na let, „financovanie v závislosti od miesta určenia“ poskytované za otvorenie novej priamej trate medzi Berlínom a iným miestom určenia a „objemová zľava v závislosti od počtu cestujúcich“.

(37) Podľa sadzobníka z roku 2006 si dopravca pri otvorení novej trate z Berlína musel vybrať medzi financovaním v závislosti od miesta určenia a financovaním v závislosti od rastu. Tento výber bolo potrebné vykonať pred otvorením novej trate, pričom toto jednorazové rozhodnutie bolo pre dopravcu záväzné.

(38) Financovanie v závislosti od miesta určenia predstavovalo stimul stanovený vo výške 80 % z poplatku *Landegrundtarif* v prvej letovej sezóne po otvorení novej trate, 60 % v druhej sezóne, 40 % v tretej sezóne, 20 % vo štvrtej sezóne a 10 % v piatej sezóne. Leteckí dopravcovia boli okrem toho povinní vrátiť financovanie v závislosti od miesta určenia, ak ukončili novú trať pred koncom piatej letovej sezóny: 60 % z poplatku *Landegrundtarif* splatného za prvú letovú sezónu, 40 % za druhú sezónu, 20 % za tretiu sezónu, 10 % za štvrtú sezónu a 0 % za piatu sezónu.

([15]) Toto „financovanie v závislosti od rastu“ je odlišné od „stimulovania rastu“ podľa sadzobníka z roku 2004.

(39) Dopravcovia boli oprávnení na financovanie v závislosti od rastu v prípade, že dosiahli nárast počtu cestujúcich alebo tonáže prepravovaného nákladu na let oproti predchádzajúcemu roku. Financovanie v závislosti od rastu sa vypočítalo na základe úrovne dosiahnutého rastu, a to podľa vzorca stanoveného v sadzobníku, a premenilo sa na zľavy z letiskových poplatkov, ktoré časom klesali. Financovanie v závislosti od rastu bolo obmedzené maximálne na päť rokov.

(40) Pokiaľ ide o „objemovú zľavu v závislosti od počtu cestujúcich", bola len mierne upravená a rozšírená v porovnaní so sadzobníkom z roku 2004. Podľa sadzobníka z roku 2006 objemová zľava v závislosti od počtu cestujúcich – od toho času známa ako „financovanie v závislosti od objemu" – spočívala v proporcionálnom vrátení poplatkov za odlet a pristátie, ako aj poplatkov za cestujúcich, a to v závislosti od počtu prepravených cestujúcich. Miery vrátenia prostriedkov boli takéto:

Tabuľka 4

Financovanie v závislosti od objemu: zľavy podľa sadzobníka z roku 2006

Počet cestujúcich za rok	Miera vrátenia prostriedkov (%)
Viac než 50 000	5
Viac než 100 000	10
Viac než 250 000	15
Viac než 500 000	20
Viac než 1 milión	30
Viac než 2 milióny	40

3.3. **Individuálne dohody medzi skupinou FBS a určitými dopravcami**

3.3.1. *Ustanovenie spoločnosti easyJet ako reprezentačného nájomcu na letisku Schönefeld*

(41) V súvislosti s vykonávaním stratégie nízkonákladových dopravcov na letisku Schönefeld začala skupina FBS v roku 2003 rokovania so spoločnosťou easyJet Airline Company Ltd. (ďalej len „easyJet"), ktorá hľadala miesto pre novú základňu v kontinentálnej Európe. Výmenou za atraktívne letiskové poplatky a ďalšie finančné stimuly spoločnosť easyJet ponúkla, že na letisku Schönefeld zriadi základňu pre štyri lietadlá v prvom roku svojej prevádzky na tomto letisku (2004), pre šesť lietadiel v druhom roku a pre ďalšie lietadlo v každom ďalšom roku v období rokov 2006 až 2009. Podľa Nemecka skupina FBS to vnímala ako príležitosť na prilákanie dobre etablovaného nízkonákladového dopravcu ako reprezentačného nájomcu na letisku Schönefeld.

(42) Skupina FBS a spoločnosť easyJet uzavreli 19. decembra 2003 dohodu (ďalej len „dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003"), ktorou sa zohľadňovali uvedené podmienky. V dohode sa stanovil osobitný systém poplatkov pre spoločnosť easyJet, ktorý bol odlišný od platného sadzobníka poplatkov. Podľa tejto dohody sú poplatky stanovené len na základe počtu odlietajúcich cestujúcich. Okrem toho sa v dohode stanovuje systém zliav založený na počte ďalších cestujúcich prepravených spoločnosťou easyJet v príslušnom roku v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Tento osobitný systém zliav bol neskôr zahrnutý do sadzobníka z roku 2006 pod označením „financovanie v závislosti od rastu" (pozri odôvodnenia 36 až 39). Skupina FBS a spoločnosť easyJet sa navyše dohodli na financovaní v závislosti od miesta určenia, a to v podobe jednorazovej prémie vo výške […] EUR za každý nový každodenný spiatočný let zavedený spoločnosťou easyJet. Platby vyplácané na základe tohto systému však boli v roku 2004 ukončené. V rámci tohto systému bolo podporených celkovo 19 nových každodenných spiatočných letov vytvorených spoločnosťou easyJet.

(43) Skupina FBS a spoločnosť easyJet pôvodne uzatvorili dohodu na obdobie 10 rokov, pričom spoločnosť easyJet mala možnosť predĺžiť túto zmluvu o ďalších 10 rokov. Skupina FBS a spoločnosť easyJet však 11. septembra 2007 uzatvorili pozmeňujúcu dohodu (ďalej len „pozmeňujúca dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2007"), ktorou sa zmenilo trvanie a ďalšie podmienky pôvodnej dohody. V tejto pozmeňujúcej dohode sa stanovilo, že dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 v znení zmien uplynie pri otvorení letiska BER, ktoré bolo v tom čase plánované na rok 2011. Vo vzťahu k letiskovým poplatkom obsahovala pozmeňujúca dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2007 „dynamický odkaz" na všeobecný sadzobník poplatkov letiska ([16]), v dôsledku čoho by pre spoločnosť easyJet vždy platil sadzobník poplatkov platný na letisku Schönefeld, a to aj keby ho skupina FBS po uzavretí dohody zmenila.

([16]) Tento odkaz sa týka výšky letiskových poplatkov, ako aj systému zliav a ďalších finančných mechanizmov na stimuláciu zahrnutých v sadzobníku.

(44) Preprava spoločnosťou easyJet na letisku Schönefeld v rokoch 2003 až 2006 veľmi rýchlo rástla; spoločnosť easyJet bola dokonca schopná zvýšiť počet lietadiel, ktoré mali základňu na letisku Schönefeld, rýchlejším tempom, než bolo stanovené v jej zmluve so skupinou FBS. V dôsledku toho sa v roku 2006 letisko Schönefeld stalo najväčšou základňou spoločnosti easyJet mimo územia Spojeného kráľovstva.

(45) Dokazuje sa to v tabuľke 5, v ktorej je znázornený vývoj prepravy spoločnosťou easyJet na letisku Schönefeld (v absolútnom vyjadrení a tiež ako percentuálny podiel z celkového počtu cestujúcich na letisku Schönefeld) v rokoch 2004 až 2010.

Tabuľka 5

Vývoj prepravy spoločnosťou easyJet na letisku Schönefeld v rokoch 2004 až 2010

Vývoj počtu cestujúcich spoločnosti easyJet							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Podiel cestujúcich spoločnosti easyJet na celkovom objeme cestujúcich na letisku Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Zriadenie ďalších leteckých dopravcov na letisku Schönefeld*

(46) Okrem zriadenia spoločnosti easyJet ako reprezentačného nájomcu podnikla skupina FBS ďalšie kroky na prilákanie ďalších nízkonákladových dopravcov. Skupine FBS sa podarilo uzatvoriť individuálne dohody s týmito nízkonákladovými dopravcami: Germanwings GmbH (ďalej len „Germanwings“), Ryanair Limited (ďalej len „Ryanair“), Volare Airlines S.p.A. (ďalej len „Volare“), V-Bird Airlines B.V. (ďalej len „V-Bird“), Norwegian Air Shuttle AS (ďalej len „Norwegian Air Shuttle“), Icelandair Reykjavik Airport (ďalej len „Icelandair“), ako aj Aer Lingus Limited (ďalej len „Aer Lingus“), ktorí sa na účely tohto rozhodnutia budú považovať za nízkonákladových dopravcov ([17]).

(47) V prípade spoločnosti Ryanair a spoločnosti Germanwings boli uzatvorené dve po sebe nasledujúce dohody, jedna v roku 2003 a jedna v roku 2004.

(48) Dohody so spoločnosťami Ryanair, Volare a V-Bird, ako aj prvá dohoda so spoločnosťou Germanwings boli uzatvorené pred prijatím a nadobudnutím účinnosti sadzobníka z roku 2004 (pozri odôvodnenie 33). V týchto dohodách boli opísané trate, ktoré mali byť prevádzkované z letiska Schönefeld, a zodpovedajúci počet odletov/príletov. V dohodách boli stanovené finančné stimuly v podobe platieb, ktoré boli vymedzené osobitne pre každého dopravcu a ktoré boli dohodnuté s cieľom presvedčiť týchto dopravcov, aby začali alebo rozšírili činnosti na letisku Schönefeld bez toho, aby čakali na prijatie nového sadzobníka poplatkov so zahrnutými finančnými stimulmi. Tieto platby boli podmienené tým, že letecký dopravca uskutoční aspoň určité percento pravidelných letov zodpovedajúcich činnostiam uvedeným v dohode ([18]). V prvej dohode so spoločnosťou Ryanair bola stanovená platba vo výške […] miliónov EUR počas jedného roka (obdobie trvania tejto dohody). V dohodách so spoločnosťami V-Bird a Volare bola stanovená platba vo výške […] miliónov EUR pre každú z nich počas troch rokov rozdelená na klesajúce ročné splátky. V prvej dohode so spoločnosťou Germanwings bola stanovená platba v podobe klesajúcej zľavy z platných letiskových poplatkov počas obdobia troch rokov, ako aj financovanie marketingových činností skupinou FBS vo výške […] EUR za rok.

(49) Ďalšie dohody, ktoré boli uzatvorené v čase nadobudnutia účinnosti sadzobníka z roku 2004 alebo neskôr, boli založené v podstate na rovnakých zásadách. V týchto dohodách boli opísané aj trate, ktoré sa mali prevádzkovať z letiska Schönefeld, ako aj zodpovedajúce odlety/prílety, a tým umožňovali príslušným dopravcom využívať výhody rozličných finančných stimulov. Tieto dohody však obsahovali „dynamický odkaz“ na všeobecný sadzobník poplatkov letiska, v dôsledku čoho by pre dopravcu vždy platil sadzobník poplatkov platný na letisku Schönefeld, a to aj keby ho skupina FBS po uzavretí dohody zmenila ([19]). Dohody obsahovali doložky, podľa ktorých bolo poskytnutie určitých stimulov stanovených v platnom sadzobníku podmienené tým, že letecký dopravca uskutoční aspoň určité percento pravidelných letov zodpovedajúcich činnostiam uvedeným v dohode. V niektorých týchto dohodách bolo navyše stanovené, že skupina FBS poskytne granty na financovanie časti marketingových nákladov

([17]) Pozri prehľad týchto individuálnych dohôd v tabuľke 6.
([18]) Napríklad platba zmluvne dohodnutého grantu pre spoločnosť Germanwings bola podmienená tým, že spoločnosť Germanwings uskutoční aspoň […] % z pravidelných letov zodpovedajúcich jej plánovaným činnostiam.
([19]) Rovnaký prístup bol použitý aj v pozmeňujúcej dohode so spoločnosťou easyJet z roku 2007 (pozri odôvodnenie 43).

príslušných leteckých dopravcov. Napríklad v dohode so spoločnosťou Norwegian Air Shuttle je stanovená jednorazová platba zo strany FBS vo výške […] EUR na financovanie odôvodnených marketingových nákladov dopravcu. Jednorazové granty boli ponúknuté aj spoločnosti Aer Lingus vo výške […] EUR a spoločnosti Icelandair vo výške […] EUR na financovanie časti ich marketingových nákladov.

(50) V nasledujúcej tabuľke je uvedený prehľad trvaní týchto rôznych dohôd.

Tabuľka 6

Trvanie dohôd medzi skupinou FBS a jednotlivými nízkonákladovými dopravcami

Letecký dopravca/dohoda	Dátum uzatvorenia dohody	Obdobie, počas ktorého mala dohoda platiť ([1])
Ryanair (prvá dohoda)	31. marca 2003	1. mája 2003 – 30. apríla 2004
Ryanair (druhá dohoda)	28. apríla 2004	1. mája 2003 – 30. apríla 2008
Germanwings (prvá dohoda)	14. októbra 2003 ([2])	26. októbra 2003 – 31. októbra 2006
Germanwings (druhá dohoda)	23. decembra 2004	1. mája 2004 – 30. apríla 2008
Volare	22. októbra 2003 ([3])	26. októbra 2003 – 31. marca 2007 ([4])
V-Bird	3. novembra 2003 ([5])	3. novembra 2003 – 3. novembra 2007 ([6])
Icelandair	6. júna 2004	6. júna 2004 – 31. marca 2009
Norwegian Air Shuttle	17. mája 2004	29. marca 2004 – 31. marca 2009
Aer Lingus	13. mája 2004	30. marca 2004 – 31. marca 2009

([1]) Niektoré z týchto dohôd začali platiť spätne s účinnosťou od skoršieho dátumu, než bol dátum ich uzatvorenia. To sa týka napríklad druhej dohody so spoločnosť Germanwings, ktorá začala platiť spätne od dátumu začatia uplatňovania sadzobníka z roku 2004. Týka sa to aj druhej dohody so spoločnosťou Ryanair, ktorou sa nahradila prvá dohoda so spoločnosťou Ryanair a ktorá začala platiť spätne od 1. mája 2003, čo je dátum nadobudnutia účinnosti prvej dohody so spoločnosťou Ryanair.

([2]) Dohoda medzi skupinou FBS a spoločnosťou Germanwings už bola podpísaná krátko predtým (29. septembra 2003) a mala platiť od 26. októbra 2003. Táto dohoda však bola nahradená dohodou zo 14. októbra 2003 predtým, než sa začala uplatňovať. Dohoda z 29. septembra 2003 sa preto nikdy neuplatňovala.

([3]) Skupina FBS a spoločnosť Volare podpísali 22. októbra 2003 dve dohody, a to „hlavnú dohodu“ a „vedľajšiu dohodu“. Na účely tohto rozhodnutia sa tieto dohody považovali za jednu dohodu.

([4]) V roku 2004 však spoločnosť Volare ukončila svoje činnosti na letisku Schönefeld.

([5]) Skupina FBS a spoločnosť V-Bird podpísali 3. novembra 2003 dve dohody, a to „hlavnú dohodu“ a „vedľajšiu dohodu“. Na účely tohto rozhodnutia sa budú tieto dohody považovať za jednu dohodu.

([6]) V roku 2004 však spoločnosť V-Bird ukončila svoju činnosť na letisku Schönefeld.

Zdroj: Prílohy 16 a 20 k pripomienkam Nemecka zo 4. októbra 2007 v nadväznosti na začatie formálneho vyšetrovacieho konania.

(51) V nasledujúcej tabuľke 7 je znázornený vývoj prepravy príslušnými leteckými dopravcami na letisku Schönefeld v rokoch 2003 až 2010.

Tabuľka 7

Vývoj počtu cestujúcich nízkonákladových dopravcov podľa prieskumu v rokoch 2003 až 2010

Vývoj počtu cestujúcich nízkonákladových dopravcov podľa prieskumu v rokoch 2003 až 2010								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Air Shuttle AS	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Vývoj počtu cestujúcich nízkonákladových dopravcov podľa prieskumu v rokoch 2003 až 2010

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aer Lingus	—	31 992	96 991	119 750	133 014	142 728	133 670	123 269
Icelandair	—	7 000	12 937	15 395	20 027	21 582	9 655	8 609
Volare	19 240	138 828	—	—	—	—	—	—
V-Bird	10 978	95 925	—	—	—	—	—	—
Celkový podiel týchto leteckých dopravcov na toku cestujúcich na letisku Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Vykonávanie stratégie nízkonákladových dopravcov viedlo celkovo k veľmi prudkému nárastu premávky na letisku Schönefeld. Ako je uvedené v tabuľke 1, počet cestujúcich v rokoch 2003 a 2004 sa skutočne takmer zdvojnásobil, a to z 1,7 milióna na 3,3 milióna. Tento rast potom pokračoval prudkým tempom: v roku 2005 dosiahol 5 miliónov a v roku 2006 to bolo 6 miliónov cestujúcich. V rokoch 2003 až 2009 vzrástol počet cestujúcich na štvornásobok.

3.4. **Terminál B a prenájom priestorov v tomto termináli spoločnosti easyJet**

(53) Terminál B a terminál A na letisku Schönefeld sú fyzicky prepojené a spoločne tvoria severný terminál letiska. Z hľadiska kapacity je terminál B jedným z najmenších terminálov na letisku Schönefeld. Väčšina cestujúcich a leteckých dopravcov sa vybavuje v termináli A, ktorý je oveľa väčší. Terminál B slúžil len na odbavenie cestujúcich a batožiny pred odletom a tiež na bezpečnostnú kontrolu cestujúcich. Ostatné časti procesu vybavovania cestujúcich pri odlete (čakanie na odlet, príprava na nástup do lietadla a samotný nástup na palubu lietadla) sa vykonávajú v termináli A. Do terminálu A prichádzajú aj všetci cestujúci a batožina pri prílete.

(54) V očakávaní ďalšej významnej premávky, ktorá mala byť zvládnutá v dôsledku dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003, uzavrela skupina FBS v marci 2004 ďalšiu dohodu s týmto dopravcom. Prostredníctvom tejto ďalšej dohody („nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004“) udelila skupina FBS spoločnosti easyJet výhradné používanie odbavovacích pultov a priestorov pre posádku v termináli B na letisku Schönefeld. Platby nájomného za tieto priestory sa mali uhrádzať oddelene od letiskových poplatkov. V nájomnej zmluve sa navyše poskytli spoločnosti easyJet práva na používanie značky, ktorými sa jej umožňovalo zobrazovať svoju značku v určitých priestoroch terminálu.

(55) Od roku 2004 do roku 2007 mala spoločnosť easyJet prenajatých približne […] m^2 kancelárskych priestorov a odbavovacích pultov, t. j. […] % z celkovej podlahovej plochy terminálu B. Od februára 2008 sa spoločnosť easyJet presťahovala do samostatných kancelárií a v súčasnosti využíva len […] m^2 kancelárskych priestorov v termináli B.

(56) Otvorené priestory terminálu B vrátane hál, chodieb a kaviarne, ktorá sa tam nachádza, môžu používať aj iní cestujúci, ktorí necestujú so spoločnosťou easyJet, pretože terminál A a terminál B nie sú fyzicky oddelené.

(57) Vybavovanie cestujúcich v termináli B sa líši od vybavovania v ostatných termináloch vzhľadom na technické prvky bezpečnostného zariadenia systému na manipuláciu s batožinou. Systém používaný v termináli B má zabudovaný röntgenový prístroj na kontrolu batožiny. V termináli A sa röntgenová kontrola vykonáva ručne hneď pri vstupe cestujúcich do odbavovacieho priestoru. Nemecko sa domnieva, že technická účinnosť zariadenia v termináli B je rovnaká ako technická účinnosť systému na manipuláciu s batožinou v termináli A.

3.5. **Opatrenia, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania**

(58) Predmetom formálneho vyšetrovacieho konania sú tieto opatrenia:

— zmluva o kontrole a prevode zisku (ďalej len „opatrenie č. 1“), pri ktorej bola v rozhodnutí o začatí konania ako potenciálny príjemca označená skupina FBS,

— dohody o poplatkoch stanovené v dohode so spoločnosťou easyJet z roku 2003 (ďalej len „opatrenie č. 2“), pri ktorých bola ako potenciálny príjemca označená spoločnosť easyJet,

— podmienky vrátane zliav z letiskových poplatkov a rozličných finančných stimulov, ponúknuté rôznym ďalším nízkonákladovým dopravcom prostredníctvom dohôd uvedených v tabuľke 6 (ďalej len „opatrenie č. 3“), pri ktorých boli ako potenciálni príjemcovia označené spoločnosti Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus a Icelandair,

— nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004 (ďalej len „opatrenie č. 4“), pri ktorej bola ako potenciálny príjemca označená spoločnosť easyJet.

4. DÔVODY NA ZAČATIE FORMALNÉHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

4.1. Opatrenie č. 1: zmluva o kontrole a prevode zisku

(59) V rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že letisko Schönefeld vytváralo v priebehu určitého obdobia straty a stále je stratové. Komisia konštatovala aj to, že kompenzácia týchto strát zo ziskov vytvorených spoločnosťou BFG pomáhalo skupine FBS udržať sa nad vodou. Komisia dospela k predbežnému záveru, že táto krížová dotácia, ktorá vychádzala zo zmluvy o kontrole a prevode zisku, poskytla skupine FBS hospodársku výhodu, ktorú by tento podnik v bežných trhových podmienkach nezískal. Komisia zastáva názor, že táto hospodárska výhoda bola selektívna, pretože z nej mala prospech len jedna spoločnosť, a že narúšala hospodársku súťaž a ovplyvňovala obchod medzi členskými štátmi.

(60) Komisia navyše dospela k predbežnému záveru, že táto hospodárska výhoda bola financovaná zo štátnych zdrojov, a preto by mala byť pripísateľná štátu. Pokiaľ ide o štátne zdroje, Komisia zdôraznila, že skupina FBS bola verejným podnikom, ktorého akcionármi bola nemecká spolková vláda a dve nemecké spolkové krajiny (*Länder*), a že 8 z 12 členov jej dozornej rady boli zástupcovia nemeckých orgánov verejnej moci. Komisia preto usúdila, že zdroje skupiny FBS sa museli považovať za štátne zdroje. Pokiaľ ide o pripísateľnosť opatrenia č. 1 štátu, Komisia zdôraznila najmä charakter činností skupiny FBS, pričom upozornila, že letiská zohrávajú zásadnú úlohu vo viacerých oblastiach verejnej politiky a že subjekty verejného sektora len zriedka chýbali pri rozhodovacom procese, keď prevádzkovateľ letiska prijímal rozhodnutia ovplyvňujúce dlhodobý rozvoj takejto infraštruktúry.

(61) Komisia teda dospela k záveru, že sporné opatrenie mohlo predstavovať štátnu pomoc. Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť tejto prípadnej pomoci s vnútorným trhom, a to najmä na základe výnimky stanovenej v článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Komisia v tejto súvislosti konštatovala, že ak by bolo predmetné opatrenie klasifikované ako štátna pomoc, predstavovalo by prevádzkovú pomoc, a že toto opatrenie sa nezdalo byť potrebné ani primerané na dosiahnutie cieľa verejnej politiky a nebolo spojené s procesom reštrukturalizácie. Komisia vyjadrila pochybnosti, aj pokiaľ ide o zlučiteľnosť tohto opatrenia s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ, pričom upozornila, že nemecké orgány neuviedli, že zverili skupine FBS prevádzkovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia sa odvolala aj na odseky 34 a 35 usmernení Spoločenstva týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre leteckých dopravcov s odletom z regionálnych letísk ([20]) (ďalej len „usmernenia o letectve“), podľa ktorých prevádzkovanie letiska možno považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu len vo výnimočných prípadoch.

4.2. Opatrenie č. 2: dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003

(62) V rozhodnutí o začatí konania Komisia uviedla, že letiskové poplatky, ktoré platila spoločnosť easyJet, boli podstatne nižšie než poplatky vyplývajúce z platného sadzobníka poplatkov. Komisia okrem toho zdôraznila, že kým finančné stimuly poskytnuté iným nízkonákladovým dopravcom na letisku Schönefeld vychádzali vždy z platného sadzobníka poplatkov, dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 neobsahovala takýto „dynamický“ odkaz na sadzobník poplatkov. Komisia teda prijala predbežné stanovisko, že dohodou so spoločnosťou easyJet z roku 2003 sa mohla poskytnúť spoločnosti easyJet selektívna výhoda, ktorá, zdá sa, narúšala hospodársku súťaž a ovplyvňovala obchod medzi členskými štátmi.

(63) Komisia dospela aj k predbežnému záveru, že toto opatrenie bolo financované zo štátnych zdrojov a bolo pripísateľné štátu, a to aj na základe už zhrnutých tvrdení, pokiaľ ide o opatrenie č. 1, ktoré platia aj pre opatrenie č. 2. Okrem týchto tvrdení Komisia uviedla, že na uzatvorenie dohôd, ako je napríklad dohoda so spoločnosťou easyJet a tiež ďalšími nízkonákladovými dopravcami, bol pravdepodobne potrebný súhlas dozornej rady, ktorej väčšinu členov tvorili zástupcovia nemeckých orgánov verejnej moci. Komisia takisto uviedla, že systém zliav z poplatkov zavedený skupinou FBS muselo schváliť Ministerstvo pre rozvoj miest, bývanie a dopravu krajiny Brandenbursko. Tieto zľavy sa považovali za ďalší dôkaz toho, že opatrenie č. 2 (ako aj opatrenie č. 3) bolo pripísateľné štátu. Komisia uviedla aj to, že ministerský predseda spolkovej krajiny Brandenbursko bol členom dozornej rady skupiny FBS, zatiaľ čo ministerstvo pre rozvoj miest, bývanie a dopravu bolo tomuto úradu podriadené.

([20]) Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

(64) Komisia vyjadrila pochybnosti, aj pokiaľ ide o zlučiteľnosť tohto opatrenia s vnútorným trhom, ak by sa malo klasifikovať ako štátna pomoc, najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach o letectve.

4.3. **Opatrenie č. 3: dohody s rôznymi ďalšími nízkonákladovými dopravcami**

(65) V rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že zo systému zliav, ktorý bol zavedený na letisku Schönefeld s cieľom podporiť rast premávky, získali prospech len určití dopravcovia, pričom zdôraznila nedostatočnú transparentnosť tohto systému zliav. Komisia upozornila na to, že niektoré dohody, ktoré sú predmetom prešetrovania, boli uzatvorené v čase, keď platný sadzobník poplatkov neobsahoval zľavy, a že sadzobník z roku 2004 bol špeciálne navrhnutý tak, aby poskytoval právny základ *ex post* pre tieto dohody. Podľa Komisie systém zliav zakotvený v sadzobníku z roku 2004 nemohol platne nadobudnúť účinnosť, pretože sadzobník z roku 2004 bol schválený príslušným orgánom len s výhradou, že dohody o zľavách budú oznámené Komisii, ale žiadne takéto oznámenie urobené nebolo ([21]). Vzhľadom na tieto skutočnosti Komisia zaujala predbežné stanovisko, že predmetné dohody mohli poskytnúť dotknutým leteckým dopravcom selektívnu výhodu. Komisia sa navyše domnievala, že táto hospodárska výhoda zrejme narušila hospodársku súťaž a ovplyvnila obchod medzi členskými štátmi.

(66) Pokiaľ ide o použitie štátnych zdrojov v rámci opatrenia č. 3 a pripísateľnosť tohto opatrenia štátu, Komisia predložila rovnaké argumenty ako v prípade dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003.

(67) A napokon Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť sporných dohôd s vnútorným trhom, ak by sa mali klasifikovať ako štátna pomoc, najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach o letectve.

4.4. **Opatrenie č. 4: nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004**

(68) Pokiaľ ide o dohodu medzi skupinou FBS a spoločnosťou easyJet o používaní terminálu B na letisku Schönefeld, Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla rozsudok Krajinského súdu v Postupime (*Landgericht Potsdam*) ([22]). Krajinský súd konštatoval, že spoločnosti easyJet bolo udelené výhradné používanie celého terminálu na letisku Schönefeld (terminál B) a že všetci ostatní leteckí dopravcovia, ktorí tento terminál dovtedy používali, museli z neho odísť. Tento terminál mal rozličné funkcie, ktoré ho odlišovali od ostatných terminálov na letisku Schönefeld. Ostatné terminály neboli vybavené napríklad batožinovým dopravným systémom s viacerými vrstvami, ktorý umožňuje podstatne rýchlejšiu manipuláciu s batožinu než ich dopravné systémy s jednou vrstvou.

(69) Komisia uviedla aj to, že Krajinský súd rozhodol, že neexistoval dôvod na udelenie výhradného práva spoločnosti easyJet najmä vzhľadom na skutočnosť, že ostatní leteckí dopravcovia na letisku Schönefeld vybavovali rovnaké množstvo cestujúcich, ako aj tratí na tomto letisku ako spoločnosť easyJet. Komisia okrem toho usúdila, že mesačné nájomné vo výške […] EUR účtované skupinou FBS spoločnosti easyJet bolo pod úrovňou trhového nájomného.

(70) Komisia teda predbežne usúdila, že nájomnou zmluvou so spoločnosťou easyJet z roku 2004 sa mohla spoločnosti easyJet poskytnúť selektívna výhoda. Komisia sa navyše domnievala, že táto hospodárska výhoda zrejme narušila hospodársku súťaž a ovplyvnila obchod medzi členskými štátmi.

(71) Pokiaľ ide o zahrnutie štátnych zdrojov do opatrenia č. 4 a pripísateľnosť tohto opatrenia štátu, Komisia predložila rovnaké argumenty ako v prípade dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003.

(72) A napokon Komisia vyjadrila pochybnosti pokiaľ, ide o zlučiteľnosť tohto opatrenia s vnútorným trhom, ak by sa malo klasifikovať ako štátna pomoc, najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach o letectve pre štátnu pomoc leteckým dopravcom na začatie ich činnosti.

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

5.1. **Air France**

(73) Podľa spoločnosti Air France znížené poplatky, ktoré účtovala skupina FBS na letisku Schönefeld, nie sú všeobecným opatrením, pretože v tomto prípade nebolo urobené potrebné zverejnenie. Okrem toho trvanie dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 (20 rokov) bolo v rozpore s rozhodovacou praxou Komisie. Dlhodobá finančná podpora sa nedala objektívne odôvodniť a nebol preukázaný ani žiadny motivačný účinok.

([21]) Na podporu tohto predbežného záveru Komisia uviedla rozsudok z 20. októbra 2004, ktorý vyniesol Krajinský súd v Postupime (vec 2 O 70/04, strana 5).

([22]) Rozsudok z 20. októbra 2004 vydaný Krajinským súdom v Postupime (vec 2 O 70/04, strana 5).

(74) Pokiaľ ide o používanie terminálu B spoločnosťou easyJet, spoločnosť Air France sa domnieva, že to bol jediný terminál, ktorý bol vyhradený na použitie výlučne jedným leteckým dopravcom. Nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004 nebola predmetom postupu verejného obstarávania. Spoločnosť easyJet bola jediným leteckým dopravcom, ktorý bol schopný ponúknuť pohodlné a spoľahlivé služby doručovania batožiny na letisku Schönefeld.

5.2. **Lufthansa**

(75) Spoločnosť Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“) vo svojich pripomienkach poukázala na to, že rozvoj podnikania troch berlínskych letísk (Tegel, Schönefeld a Tempelhof) bol mimoriadne pozitívny a ukazovateľ zisku v pomere k predaju v posledných troch rokoch bol okolo […] %. Spoločnosť Lufthansa sa domnieva, že letisko Schönefeld bolo dotované leteckými dopravcami prevádzkovanými z letiska Tegel.

5.3. **Germania**

(76) Spoločnosť Germania Fluggesellschaft mbH (ďalej len „Germania“) sa domnieva, že výhody poskytované na letisku Schönefeld v dôsledku zmluvy o kontrole a prevode zisku medzi skupinou FBS a spoločnosťou BFG financovali cestujúci, ktorí používali letisko Tegel. Podľa spoločnosti Germania spôsob, akým boli vypočítané poplatky, a väzby medzi spoločnosťami prevádzkujúcimi letiská Schönefeld a Tegel, ktoré podľa spoločnosti Germania sa rovnali kolúzii, viedli ku krížovej dotácii. Spoločnosť Germania sa domnieva, že pokiaľ ide o kompenzovanie strát, skupina FBS nekonala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Germania považuje za nepravdepodobné, že by náklady skupiny FBS na letisku Schönefeld mohli byť pokryté z prevádzok.

(77) Spoločnosť Germania uviedla, že leteckí dopravcovia na letisku Schönefeld dostávali prevádzkovú pomoc, a to v dôsledku individuálnych dohôd o letiskových poplatkoch. Spoločnosť Germania dodala, že sadzobník z roku 2004 nebol schválený ani zverejnený.

(78) Spoločnosť Germania sa domnieva, že nájomné účtované spoločnosti easyJet za používanie terminálu B nebolo vo výške bežnej trhovej sadzby. To znamenalo zvýhodnené zaobchádzanie a štátnu pomoc. Výhradné používanie celého terminálu umožnilo spoločnosti easyJet poskytovať efektívnejšie služby, kým ostatní leteckí dopravcovia túto príležitosť nemali.

5.4. **DBA**

(79) Podľa DBA Luftfahrtgesellschaft (ďalej len „DBA“), nízkonákladového leteckého dopravcu, ktorý bol pod kontrolou spoločnosti Air Berlin do skončenia jeho činnosti v roku 2008, cenová konkurencia na berlínskom trhu leteckej prepravy bola mimoriadne silná. Konkurenčné prostredie sa ďalej zostrilo vykonávaním stratégie nízkonákladových dopravcov na letisku Schönefeld, najmä so vstupom spoločností Germanwings a easyJet. Tým sa zvýšil tlak na leteckých dopravcov, ktorí prevádzkovali lety z letiska Tegel, najmä na ostatných nízkonákladových leteckých dopravcov, napríklad Air Berlin/DBA.

(80) Spoločnosť DBA sa domnieva, že nájomné, ktoré platila spoločnosť easyJet za terminál B, nemožno považovať za bežnú trhovú sadzbu. Okrem toho výhradné používanie zariadenia na manipuláciu s batožinou v termináli B predstavovalo preferenčné zaobchádzanie a bolo relevantné podľa pravidiel štátnej pomoci.

5.5. **Asociácia európskych leteckých dopravcov**

(81) Asociácia európskych leteckých dopravcov (ďalej len „AEA“), ktorá zastupuje záujmy európskych dopravcov, sa domnieva, že krížová dotácia medzi letiskami Tegel a Schönefeld a medzi členmi AEA, ktorí prevádzkovali predovšetkým lety z letiska Tegel, a dotovanými leteckými dopravcami, ktorí im konkurovali a ktorí mali základňu na letisku Schönefeld, predstavovala diskrimináciu. Podľa AEA bez tejto krížovej dotácie narúšajúcej hospodársku súťaž by leteckí dopravcovia prevádzkujúci lety z letiska Schönefeld neboli hospodársky životaschopní a poplatky na letisku Tegel mohli byť výrazne nižšie. Keďže letisko Tegel bolo blízko letiska Schönefeld, neexistovala verejná potreba týchto dotácií.

(82) AEA navyše tvrdí, že opatrenia uvedené v rozhodnutí o začatí konania neboli objektívne odôvodnené; zľavy a stimuly boli svojvoľné a diskriminačné, a teda nezlučiteľné s usmerneniami o letectve.

5.6. **Germanwings**

(83) Spoločnosť Germanwings tvrdí, že skupina FBS sa voči nej správala za každých okolností tak, ako by sa správal súkromný investor. Spoločnosť Germanwings poukázala na to, že aj napriek postupnému znižovaniu zliav v priebehu času rozšírila svoju sieť tratí z letiska Schönefeld. Spoločnosť Germanwings uviedla, že bola presvedčená, že finančné dohody so skupinou FBS boli v súlade so zákonom, najmä preto, že tri berlínske letiská tvorili jednotný systém letísk.

(84) Spoločnosť Germanwings uviedla, že nepovažovala letiská v Hamburgu, Drážďanoch, Lipsku ani Lübecku ([23]) za vhodné konkurencieschopné alternatívy letiska Schönefeld, pretože toto letisko pôsobilo najmä na nemeckých vnútroštátnych tratiach. Vzhľadom na krátky čas letu na vnútroštátnych tratiach boli uvedené letiská príliš ďaleko od Berlína na to, aby boli plnohodnotnými náhradami za letisko Schönefeld.

(85) Spoločnosť Germanwings ďalej uviedla, že prenajatie terminálu B spoločnosti easyJet bolo v rozpore s antitrustovým právom a právnymi predpismi o štátnej pomoci, pretože spoločnosť easyJet nebola žiadnym spôsobom zapojená do financovania terminálu B a prenájom sa uskutočnil bez zodpovedajúceho postupu verejného obstarávania. Okrem toho nájomné bolo príliš nízke vzhľadom na to, že terminál B – na rozdiel od terminálu A a terminálu C – mal moderné zariadenie na manipuláciu s batožinou.

5.7. **Letisko Lübeck**

(86) Letisko Lübeck uviedlo, že nepozorovalo žiadny nepriaznivý vplyv obchodnej stratégie skupiny FBS na trh.

5.8. **Ryanair**

(87) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že vzhľadom na lety na krátke a stredné vzdialenosti neexistovala konkurencia medzi letiskami v Drážďanoch, Hamburgu a Lübecku na jednej strane a letiskom Schönefeld na strane druhej. Vzdialenosť medzi letiskom Schönefeld a Drážďanmi, Hamburgom a Lübeckom bola príliš veľká na vznik takejto konkurencie. Dohoda týkajúca sa letiska Schönefeld teda nemala na ostatné uvedené letiská žiadny vplyv.

(88) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že poplatky, ktoré platila na letisku Schönefeld, boli totožné s poplatkami uvedenými v sadzobníku poplatkov, ktoré boli v súlade s bežnou praxou v odvetví. Dohoda so skupinou FBS bola podobná dohodám s radom ďalších súkromných letísk a súkromný investor v trhovom hospodárstve by ju uzatvoril podobným spôsobom. Spoločnosť Ryanair poskytla štúdiu vypracovanú poradenskou spoločnosťou ([…]), v ktorej sa skúmali zmluvné dohody medzi spoločnosťou Ryanair a skupinou FBS. Na základe porovnávacej analýzy letiska Schönefeld s letiskami Liverpool a Luton dospela poradenská spoločnosť k záveru, že správanie skupiny FBS voči spoločnosti Ryanair bolo v súlade s tým, čo sa očakávalo od súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(89) Spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že Berlín, rovnako ako Londýn a Miláno, je dôležitým európskym hospodárskym a administratívnym centrom, a preto je dôležitým európskym miestom určenia. Leteckí dopravcovia pôsobiaci v Berlíne sa preto mohli spoliehať na dostatočný počet cestujúcich, ktorí sa rozhodli cestovať do Berlína.

5.9. **easyJet**

(90) Pokiaľ ide o dohodu so spoločnosťou easyJet z roku 2003, spoločnosť easyJet tvrdí, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve konajúci namiesto skupiny FBS by takisto prijal tento typ stratégie. V skutočnosti toto opatrenie prinieslo skupine FBS výrazný nárast počtu cestujúcich a zlepšenie ročných výsledkov.

(91) Spoločnosť easyJet ďalej uviedla, že existencia individuálnej dohody o poplatkoch medzi skupinou FBS a spoločnosťou easyJet neznamenala nevyhnutne poskytnutie diskriminačných zliav. Spoločnosť easyJet sa domnieva, že s inými leteckými dopravcami, ktorí by mali porovnateľné ciele rastu, by sa zaobchádzalo presne tak ako so spoločnosťou easyJet. V každom prípade zľavy boli odôvodnené z hľadiska úspor z rozsahu, ktoré priniesla spoločnosť easyJet, ktorá zodpovedala za veľký podiel cestujúcich na letisku Schönefeld, a nepriamo prispeli k zlepšeniu výsledkov skupiny FBS.

(92) Pokiaľ ide o používanie terminálu B, spoločnosť easyJet poznamenala, že nešlo o uzatvorený letiskový terminál. Plocha prenajatá spoločnosťou easyJet v skutočnosti predstavovala oddelený odbavovací priestor a príslušné kancelárske priestory v severnom termináli na letisku Schönefeld. Väčšina priestorov bola verejne prístupná a používali ju aj cestujúci iných dopravcov. V čase podpísania dohody so spoločnosťou easyJet bol v termináli B dostatok voľných kapacít, takže ostatní leteckí dopravcovia neboli nijakým spôsobom znevýhodnení. Spoločnosť easyJet zdôraznila, že od roku 2004, keď začala prevádzku na letisku Schönefeld, bola leteckým dopravcom so zďaleka najväčším počtom cestujúcich. Jej výhradné používanie určitých častí terminálu B bolo preto objektívne odôvodnené.

(93) Spoločnosť easyJet navyše uviedla, že systémom na manipuláciu s batožinou v termináli B sa len zohľadňovali obvyklé technické normy a neposkytoval jej žiadnu výhodu oproti ostatným leteckým dopravcom.

(94) V súvislosti s trhovou hodnotou terminálu B spoločnosť easyJet uviedla, že nájomné, ktoré platila, bolo vyššie než trhové nájomné terminálu vzhľadom na to, že terminál nebol dostatočný na splnenie kapacitných požiadaviek spoločnosti easyJet. Porovnanie nájomného by bolo možné len s podobnými priestormi na letisku Schönefeld, alebo vo vzťahu ku kancelárskym priestorom s priestormi v bezprostrednej blízkosti letiska.

([23]) Tieto letiská boli uvedené v rozhodnutí o začatí konania ako príklady letísk, ktoré boli potenciálne poškodené niektorými z opatrení, ktoré sú predmetom prešetrovania (pozri odsek 151 rozhodnutia o začatí konania).

5.10. **FBS**

(95) Skupina FBS sa odvolala na konkrétnu situáciu v Berlíne, konkrétne na systém letísk (ktorý sa pôvodne skladal z troch letísk) a na plány na výstavbu centrálneho letiska Berlin Brandenburg (ďalej len „BER“). V roku 2003 fungovalo letisko Schönefeld len asi na polovicu svojej kapacity vybavovania v oblasti premávky a nedarilo sa mu pokryť svoje náklady. Podľa skupiny FBS zatvorenie letiska Schönefeld by viedlo okrem iného k strate prevádzkovej licencie letiska Schönefeld, ktorá bola nevyhnutná pre prevádzku letiska BER.

(96) Skupina FBS poukázala na to, že údajne konkurenčné letiská, ktoré Komisia uviedla v rozhodnutí o začatí konania, v skutočnosti nekonkurovali berlínskym letiskám, pretože boli príliš ďaleko.

(97) Pokiaľ ide o zmluvu o kontrole a prevode zisku, skupina FBS tvrdí, že takéto dohody medzi spoločnosťami v rámci skupiny sú vo svete obchodu bežné. Skupina FBS zastáva názor, že prevod ziskov medzi tromi berlínskymi letiskami bol výlučne vnútornou záležitosťou podniku. Podľa skupiny FBS systém letísk tvoril jeden podnik, ktorý presadzoval spoločné záujmy a bol vzájomne viazaný právom obchodných spoločností. Systém letísk predstavoval jeden geografický a produktový trh. Bola to bežná trhová prax a v tomto prípade mala význam aj z obchodného hľadiska.

(98) Skupina FBS spochybnila niektoré z predbežných zistení v rozhodnutí o začatí konania, pokiaľ ide o zahrnutie štátnych zdrojov. Podľa skupiny FBS skutočnosť, že sadzobník poplatkov musel byť schválený orgánmi verejnej moci, nestačila na konštatovanie, že zdroje skupiny FBS boli pod kontrolou štátu. Podľa skupiny FBS systém sadzobníkov poplatkov platil rovnako pre verejných, ako aj pre súkromných akcionárov na letiskách, pričom sa v ňom zohľadňoval verejný záujem na prevádzkovaní leteckej dopravy v súlade s právnymi normami. Okrem toho podľa skupiny FBS ministerský predseda spolkovej krajiny Brandenbursko, ktorý zasadal v dozornej rade skupiny FBS, nemohol vydávať pokyny ministerstvu zodpovednému za schvaľovanie sadzobníkov poplatkov. Navyše pokiaľ ide o stanovenie poplatkov, právny vzťah medzi letiskom a leteckými dopravcami sa riadil výlučne súkromným právom a bol záväzný podľa občianskeho práva bez ohľadu na schválenie príslušným orgánom.

(99) Skupina FBS ďalej vysvetlila, že sadzobník poplatkov mal rovnaký účinok ako všeobecné obchodné podmienky a tvoril neoddeliteľnú súčasť zmluvy medzi letiskom a leteckým dopravcom, a to nezávisle od akéhokoľvek oficiálneho schválenia. Od 1. mája 2004 sa sadzobník poplatkov vrátane systémov zliav ponúkal bez rozdielu všetkým leteckým dopravcom. Individuálne zmluvné dohody boli určené výlučne na stanovenie dvojstranných platobných podmienok a podrobné stanovenie cieľov. Prostredníctvom týchto dohôd neboli poskytnuté žiadne zvláštne výhody.

(100) Skupina FBS tvrdí, že vzhľadom na rozdielne využívanie kapacity na dvoch hlavných berlínskych letiskách, kde letisko Tegel fungovalo takmer na plnú kapacitu bez akýchkoľvek výrazných možností rozšírenia na rozdiel od letiska Schönefeld, ktoré malo značnú voľnú kapacitu a navyše bolo budúcim miestom letiska BER, musela v roku 2003, po neúspešnom pokuse o privatizáciu spoločnosti, prijať opatrenia s cieľom prevádzkovať leteckú dopravu v berlínskej mestskej aglomerácii na udržateľnom, hospodársky efektívnom základe.

(101) Skupina FBS navyše tvrdí, že v záujme skupiny FBS bolo nevyhnutné udržať letisko Schönefeld v prevádzke pre budúcu prevádzku letiska BER. Podľa skupiny FBS by dokonca aj dočasné zatvorenie letiska Schönefeld *de facto* znemožnilo dosiahnuť dlhodobý strategický cieľ prevádzkovania centrálneho berlínskeho letiska na mieste letiska Schönefeld.

(102) Podľa skupiny FBS bolo preto nutné pomôcť prežiť letisku Schönefeld od roku 2003 do otvorenia letiska BER, a to čo najviac hospodársky efektívnym spôsobom. Skupina FBS dodala, že v záujme lepšieho využitia dostupnej kapacity letiska Schönefeld sa rozhodla vykonať stratégiu nízkonákladových dopravcov navrhnutú známou poradenskou spoločnosťou. Táto stratégia nízkonákladových dopravcov sa vnímala ako ekonomicky najvýhodnejšia možnosť pre skupinu FBS, pretože sa v nej navrhoval sadzobník poplatkov, ktorý zahŕňal stimulačné programy, ktorými sa v krátkodobom horizonte mala zvýšiť premávka na letisku Schönefeld prostredníctvom cielených, klesajúcich finančných stimulov.

(103) Stratégia nízkonákladových dopravcov bola podľa skupiny FBS veľmi úspešná. Počet cestujúcich na letisku Schönefeld prudko stúpol, a to bez poklesu objemu cestujúcich na ostatných berlínskych letiskách. Skupina FBS zdôraznila, že zvýšená premávka viedla k zvýšeniu tržieb a hospodárske ťažkosti sa rýchlo prekonali. Prevádzkové výsledky (EBIT) skupiny FBS boli prvýkrát pozitívne už v roku 2006. Podľa skupiny FBS mal tento pozitívny trend pokračovať, čo bolo obzvlášť dôležité z hľadiska schopnosti financovať nové letisko.

(104) Skupina FBS tvrdí, že strategická zmena, ktorá sa začala v roku 2003, bola nevyhnutná z ekonomických dôvodov a že pri vykonaní tohto kroku sa skupina FBS správala ako obozretný súkromný investor v trhovom hospodárstve. Na základe obchodného plánu, ktorý podporoval stratégiu nízkonákladových dopravcov, sa skupina FBS mohla domnievať, že prevádzka letiska už nebude nerentabilná. Skupina FBS uviedla štúdiu, ktorej vypracovaním poverila audítorskú spoločnosť […] (ďalej len „prvý znalecký posudok“) a ktorá bola dokončená v roku 2007. V štúdii sa potvrdilo, že z pohľadu súkromného investora v trhovom hospodárstve bolo rozumné vykonať stratégiu nízkonákladových dopravcov a zaviesť zodpovedajúci sadzobník poplatkov.

(105) Skupina FBS tvrdí, že individuálne dohody uzatvorené s určitými nízkonákladovými dopravcami pred dátumom nadobudnutia účinnosti sadzobníka poplatkov z roku 2004 boli nevyhnutné na vykonávanie stratégie nízkonákladových dopravcov s cieľom ponúknuť leteckým dopravcom stimul, aby si zriadili základňu na letisku Schönefeld. Skupina FBS sa odvolala na druhú štúdiu, ktorej vypracovaním poverila audítorskú spoločnosť […] a ktorá bola dokončená takisto v roku 2007. V rámci tejto štúdie poradca analyzoval ziskovosť rozličných dohôd, ktoré tvoria opatrenie č. 3, a konštatoval, že skupina FBS sa pri uzatvorení každej jednej z nich správala ako rozumný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve. Všetky tieto individuálne dohody s jednotlivými leteckými dopravcami boli uzatvorené na základe čisto ekonomických úvah s cieľom zlepšiť hospodársku situáciu skupiny FBS v krátkodobom horizonte.

(106) Skupina FBS tvrdí, že dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 bola nevyhnutnou súčasťou vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov a že nezahŕňala štátnu pomoc. Stratégiou nízkonákladových dopravcov bol vytvorený stimul pre spoločnosť easyJet – jedného z popredných nízkonákladových dopravcov v Európe –, aby si zriadila základňu na letisku Schönefeld.

(107) Na základe úspešného uzatvorenia dohody z roku 2003 so spoločnosťou easyJet (ktorá sa považovala za „reprezentačného nájomcu“) bola skupina FBS schopná pritiahnuť na letisko Schönefeld ďalších leteckých dopravcov. Zmluvný vzťah so spoločnosťou easyJet (vrátane jej povinnosti zriadiť na letisku Schönefeld základňu pre určitý minimálny počet lietadiel) zabezpečil vysokú úroveň istoty pri plánovaní na oboch stranách a významne prispel k zvýšeniu ziskovosti letiska Schönefeld.

(108) Skupina FBS tvrdí, že dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 sa zásadne neodlišovala od sadzobníka z roku 2004 a neznamenala neoprávnené poskytnutie výhod. Skupina FBS poukázala aj na skutočnosť, že v pozmeňujúcej dohode so spoločnosťou easyJet z roku 2007 sa výslovne uvádza odkaz na sadzobník z roku 2006, ktorý bol v tom čase platný.

(109) Skupina FBS ďalej zdôraznila, že individuálne zmluvy s nízkonákladovými dopravcami boli podpísané pred prijatím usmernení o letectve z roku 2005 a aspoň v prípade niektorých zmlúv dokonca pred prijatím rozhodnutia Komisie vo veci *Charleroi* ([24]).

(110) Okrem toho podľa skupiny FBS sa prenajatím zariadení v termináli B spoločnosti easyJet neposkytla tejto spoločnosti žiadna osobitná výhoda. Celý terminál bol pridelený spoločnosti easyJet z hospodárskych a praktických dôvodov, a to vzhľadom na vysoký počet cestujúcich tohto leteckého dopravcu na letisku Schönefeld. Spoločnosť easyJet platila bežnú trhovú cenu, ktorá bola dohodnutá na základe existujúcich nájmov na letisku Schönefeld. Prideľovanie priestorov terminálu bolo bežnou praxou na nemeckých a medzinárodných letiskách. Navyše neexistovali žiadne reklamné práva, ktoré by spoločnosti easyJet poskytovali výhodu oproti ostatným leteckým dopravcom, pretože spoločnosť easyJet dostala práva na používanie značky len vo svojich odbavovacích priestoroch, rovnako ako ktorýkoľvek iný letecký dopravca.

6. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

6.1. **Vplyv štátu**

(111) Nemecko tvrdí, že zdroje skupiny FBS neboli pod kontrolou štátu a že ich použitie nemožno pripísať štátu. Podľa Nemecka predmetné stimuly a zľavy neboli financované z verejných prostriedkov, ale boli výsledkom ekonomickej činnosti podniku, ktorý vykonáva činnosť na základe súkromného práva.

(112) Nemecko v tejto súvislosti tvrdí, že skupina FBS a jej dcérske spoločnosti, aj keď čiastočne vo vlastníctve štátu, neboli súčasťou verejnej správy, ale výslovne podliehali zásadám hospodárskej súťaže a voľného trhu. Nemecko dodalo, že verejní akcionári očakávali od skupiny FBS tvorbu ziskov.

([24]) Rozhodnutie Komisie 2004/393/ES z 12. februára 2004 o výhodách, ktoré poskytol región Valónsko a letisko Charleroi Brusel-Juh leteckému dopravcovi spoločnosť Ryanair v súvislosti s jej etablovaním sa na letisku Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1).

6.2. **Zmluva o kontrole a prevode zisku (opatrenie č. 1)**

(113) Nemecko sa domnieva, že zmluva o kontrole a prevode zisku nezahŕňa žiadnu krížovú dotáciu, ktorá by viedla k štátnej pomoci.

(114) Nemecko poukázalo na to, že z hľadiska pojmov v oblasti verejného práva, ako aj podľa právnych predpisov Únie ([25]) boli berlínske letiská spojené takým spôsobom, aby vytvorili jednotný „systém letísk“. Cieľom tohto systému letísk bolo považovať rozličné letiská za jedno letisko s viacerými vzletovými a pristávacími dráhami. Skupina FBS a spoločnosť BFG sa preto museli považovať za jeden podnik. Nemecko zdôraznilo, že samotná Komisia uviedla odkaz na zmluvu o kontrole a prevode zisku, na spoločnú štruktúru IT, centralizované kľúčové funkcie a jednotné podnikové plány ako kritériá na posudzovanie jednotlivých spoločností v rámci skupiny ako neautonómnych ([26]).

(115) Podľa Nemecka prevod ziskov nezahŕňal prevod nákladov letiska Schönefeld na letiská Tegel a Tempelhof a nemal žiadny vplyv na letiskové poplatky na letisku Tegel. Poplatky vyberané na týchto troch letiskách boli založené na základných nákladoch na každom mieste.

(116) Nemecko navyše poukázalo na to, že skupina FBS ako každý iný súkromný podnik postupovala podľa strategického plánu s cieľom dosahovať dlhodobé zisky. Hlavným rysom tohto plánu bolo vytvoriť pre Berlín jediné letisko, a to na mieste letiska Schönefeld.

6.3. **Právna platnosť sadzobníka z roku 2004**

(117) Nemecko tvrdí, že v predbežnom závere, ku ktorému dospela Komisia v rozhodnutí o začatí konania a podľa ktorého sadzobníky poplatkov, ktoré neboli bez výhrad schválené príslušným regionálnym úradom, neboli platné ([27]), sa nepremietla správne právna situácia prevládajúca v Nemecku. Súhlas príslušného orgánu danej spolkovej republiky v súlade s oddielom 43a Pravidiel povoľovania leteckej dopravy ([28]) nebol základným predpokladom právnej platnosti sadzobníka poplatkov. Podľa ustálenej judikatúry Spolkového súdneho dvora (*Bundesgerichtshof*) a nižších nemeckých súdov sadzobníky poplatkov zverejnené letiskami predstavujú „štandardné obchodné podmienky“ (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*), ako sú vymedzené podľa nemeckého občianskeho práva ([29]). To znamená, že sadzobníky poplatkov zohrávali úlohu zmluvných podmienok, ktoré sa štandardne ponúkali daným leteckým dopravcom používajúcim letisko bez ohľadu na to, či príslušný orgán daný sadzobník poplatkov schválil, alebo nie ([30]).

(118) Podľa Nemecka v rozsudku z 20. októbra 2004, ktorý uvádza Komisia v odseku 22 rozhodnutia o začatí konania ([31]), Krajinský súd v Postupime nesprávne vyložil okolnosti. Voči tomuto rozsudku bolo navyše podané odvolanie. Vrchný krajinský súd v Brandenbursku (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) vydal v tejto súvislosti súdne oznámenie („*richterlicher Hinweis*“), podľa ktorého by rozsudok Krajinského súdu v Postupime nemal byť prijatý. Nemecko poukázalo na skutočnosť, že sťažnosť, ktorá bola príčinou konania, bola následne stiahnutá v rámci zmieru medzi stranami sporu. Rozhodnutie Krajinského súdu v Postupime tak nikdy nenadobudlo právoplatnosť a bol vyhlásený za neplatný na základe stiahnutia sťažnosti, aj keď nebol výslovne zrušený. Nemecko uviedlo, že Krajinský súd v Postupime teraz revidoval svoj výklad zákona a vo veľmi podobnom nasledujúcom prípade zamietol sťažnosť týkajúcu sa sadzobníka poplatkov na letisku Schönefeld.

6.4. **Individuálne dohody medzi skupinou FBS a určitými leteckými dopravcami (opatrenie č. 2 a 3)**

(119) Nemecko uviedlo, že systém poplatkov a individuálne zmluvné dohody s jednotlivými leteckými dopravcami na letisku Schönefeld treba posudzovať v súvislosti s vykonávaním stratégie nízkonákladových dopravcov.

([25]) Pozri článok 2 písm. h) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

([26]) Rozhodnutie Komisie 2002/346/ES zo 17. októbra 2001 o štátnej pomoci poskytnutej Nemeckom spoločnosti Deckel Maho Seebach GmbH, odôvodnenie 16 (C 27/2000) (Ú. v. ES L 126, 13.5.2002, s. 14); rozhodnutie Komisie 2002/468/ES z 15. januára 2002 o štátnej pomoci poskytnutej Nemeckom spoločnosti Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Meklenbursko-Predné Pomoransko, odôvodnenie 67 (C 41/2001) (Ú. v. ES L 165, 24.6.2002, s. 15),.

([27]) Pozri odôvodnenie 65.

([28]) Oddiel 43 starej verzie právneho predpisu *Luftverkehrszulassungsordnung*.

([29]) Pozri rozsudok Spolkového súdneho dvora z 24. novembra 1977, sp. zn. III ZR 27/76, Nemecký vestník leteckého a vzdušného práva (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* – ZLW) 1979, 140 (143); rozsudok Krajinského súdu v Berlíne z 25. augusta 2000, sp. zn. 96 O 197/99, Nemecký vestník leteckého a vzdušného práva 2001, 475 (479); rozsudok Spolkového súdneho dvora z 23. januára 1997. sp. zn. III ZR 27/96, Nemecký vestník leteckého a vzdušného práva 1997, 510.

([30]) Pozri rozsudok Spolkového súdneho dvora z 24. novembra 1977, sp. zn. ZR III 27/76, Nemecký vestník leteckého a vzdušného práva 1979, 140 (148); rozsudok Spolkového správneho súdu (*Bundesverwaltungsgericht*) z 8. júla 1977, sp. zn. VII C 72/74, Nemecký vestník leteckého a vzdušného práva 1977, (49); Giemulla, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Giemulla/Schmid, Kolín nad Rýnom, 2007, oddiel 43 Pravidiel povoľovania leteckej dopravy, odsek 16.

([31]) Pozri poznámku pod čiarou č. 20.

(120) Nemecko v tejto súvislosti tvrdí, že keďže berlínske letiská tvorili jeden „systém letísk“, navzájom si nekonkurovali. Letisko Schönefeld zohrávalo doplnkovú úlohu pri zmierňovaní tlaku na letisko Tegel, ktoré bolo na hranici svojej kapacity. Stratégia nízkonákladových dopravcov bola legitímnym spôsobom nepriameho riadenia premávky. Táto stratégia nepriniesla žiadne zníženie počtu cestujúcich na letisku Tegel. Práve naopak, počet cestujúcich na oboch letiskách v rokoch, ktoré predchádzali začatiu formálneho vyšetrovacieho konania, značne vzrástol. Okrem toho vzhľadom na zemepisnú vzdialenosť berlínske letiská nekonkurovali letiskám v Lipsku, Drážďanoch, Hamburgu alebo Lübecku, najmä pokiaľ ide o hospodárnych cestujúcich nízkonákladových dopravcov.

(121) Podľa Nemecka na vykonávanie stratégie nízkonákladových dopravcov bolo nevyhnutné získať leteckého dopravcu ako reprezentačného nájomcu, ktorý by využíval Schönefeld ako hlavné letisko. Bol to prvý krok k vytvoreniu veľkého objemu premávky na tomto letisku, čím by sa zvýšila jeho príťažlivosť pre ďalších leteckých dopravcov. Keby na letisku Schönefeld platili rovnaké podmienky ako na letisku Tegel, prilákať takéhoto reprezentačného nájomcu by bolo nemožné, ako to vyplýva z neúspešných pokusov v 90. rokoch 20. storočia presvedčiť leteckých dopravcov, aby sa presunuli z letiska Tegel na letisko Schönefeld. Na presmerovanie premávky a efektívne využitie kapacity letiska Schönefeld bolo nutné pritiahnuť na toto letisko leteckú premávku. Leteckým dopravcom bol poskytnutý vhodný stimul prostredníctvom vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov, ktorá zahŕňala sadzobník poplatkov so zakotvenými objemovými zľavami a ďalšími finančnými stimulmi.

(122) Vykonávanie stratégie nízkonákladových dopravcov prostredníctvom individuálnych dohôd s niekoľkými leteckými dopravcami uzatvorených pred nadobudnutím účinnosti sadzobníka z roku 2004 bolo nevyhnutné na to, aby sa čo najskôr obmedzili straty, ktoré vznikali na letisku Schönefeld, a aby toto letisko získalo výhodné postavenie na trhu nízkonákladových dopravcov, ktorý v tom čase rýchlo rástol. Nemecko v tejto súvislosti poukázalo na to, že formálna zmena sadzobníka poplatkov letiska by znamenala rozsiahle administratívne práce a nemohla by byť dokončená dostatočne rýchlo na začatie vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov v čo najkratšom čase, t. j. do konca roka 2003.

(123) Nemecko tvrdí, že skupina FBS konala pri prijatí posudzovaných opatrení ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, pretože jej obchodné rozhodnutia boli založené na stratégii nízkonákladových dopravcov a individuálne dohody boli uzatvorené na základe solídneho obchodného plánu, ktorý vypracoval poradca. Nemecko uvádza aj odkaz na hodnotenie, ktoré na základe poverenia skupinou FBS vykonali dve audítorské spoločnosti […] a […], s cieľom posúdiť, či stratégia nízkonákladových dopravcov a individuálne dohody boli v súlade so zásadou investovania v trhovom hospodárstve, o čo v tomto prípade išlo.

(124) Podľa Nemecka audítori dospeli k záveru, že v súvislosti s rozhodnutím vedenia o strategickom zameraní, ako aj v súvislosti so zavedením programu finančných stimulov bolo preukázané, že súkromný investor v trhovom hospodárstve, ktorý by bol v porovnateľnej situácii, by prijal rovnaké rozhodnutia. Pokiaľ ide dohodu so spoločnosťou easyJet z roku 2003 a individuálne dohody uvedené v tabuľke 6 (okrem dohody so spoločnosťou V-Bird), spoločnosť […] vypočítala ich čistú súčasnú hodnotu, ktorá bola vo všetkých prípadoch kladná, a konštatovala, že súkromný investor v trhovom hospodárstve by konal presne takým istým spôsobom ako skupina FBS. Spoločnosť […] však vyjadrila konkrétne pochybnosti v súvislosti s trvaním dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003, ktoré bolo pôvodne dohodnuté medzi zmluvnými stranami. Spoločnosť […] sa domnieva, že vzhľadom na trvanie dohody (10 rokov s možnosťou predĺženia o ďalších 10 rokov) by rozumný investor v trhovom hospodárstve pri uzatváraní takejto dohody pravdepodobne zohľadnil vplyv predpokladanej dohody na budúce prevádzky letiska BER, ktoré malo byť otvorené pred uplynutím dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 ([32]). Podľa spoločnosti […] mohla existencia dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 vytvoriť tlak na sadzby, ktoré by skupina FBS bola schopná vyjednať s inými dopravcami za ich prevádzky na letisku BER a ktoré by ovplyvňovali ziskovosť budúceho letiska. Nemecko však poukázalo na to, že tieto obavy týkajúce sa pôvodného trvania dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 už neboli relevantné, pretože predmetná dohoda bola zmenená pozmeňujúcou dohodou so spoločnosťou easyJet z roku 2007, v ktorej bolo stanovené, že táto dohoda uplynie pri otvorení letiska BER, ktoré bolo v tom čase plánované na rok 2011.

(125) Okrem toho Nemecko vo svojom vyjadrení k pripomienkam tretích strán zastáva názor, že vyhlásenia určitých tretích strán týkajúce sa sadzobníka poplatkov z roku 2004 a individuálnych dohôd s nízkonákladovými dopravcami boli čiastočne nesprávne a vytrhnuté z kontextu. Nemecko zdôraznilo, že sadzobník poplatkov na letisku

([32]) Tento vplyv nebol zohľadnený pri výpočte, ktorého výsledkom bola kladná NPV pre dohodu so spoločnosťou easyJet z roku 2003 počas období, na ktoré sa mala pôvodne uplatňovať (10 rokov alebo 20 rokov v závislosti od toho, či sa spoločnosť easyJet po uplynutí prvých 10 rokov rozhodne predĺžiť dohodu o ďalších 10 rokov).

Schönefeld mal podporiť zavádzanie nových miest určenia a bol nediskriminačný, pretože každý letecký dopravca, ktorému sa podarilo prilákať dostatočný počet cestujúcich na letisko Schönefeld alebo ktorý otvoril nové trate alebo zvýšil počet odletov/príletov na letisku Schönefeld, mal z týchto zliav prospech.

6.5. **Nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004 (opatrenie č. 4)**

(126) Pokiaľ ide o používanie terminálu B spoločnosťou easyJet, Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť easyJet mala prenajatú iba časť (24 %) z celkovej úžitkovej plochy terminálu B. Podľa Nemecka prideľovanie kancelárskych priestorov a odbavovacích pultov v určitých priestoroch terminálu konkrétneho leteckého dopravcu je bežnou praxou na medzinárodných letiskách a nepredstavuje preferenčné zaobchádzanie.

(127) Pokiaľ ide o výhradné právo poskytnuté spoločnosti easyJet, Nemecko zdôraznilo, že vzhľadom na vysoký počet cestujúcich prepravených spoločnosťou easyJet nebolo možné z čisto praktických dôvodov, aby iní leteckí dopravcovia používali terminál B, pretože kapacita tohto terminálu bola prekročená už spoločnosťou easyJet.

(128) Nemecko ďalej poukázalo na to, že výhradné používanie konkrétnych priestorov terminálov na letisku Schönefeld bolo poskytnuté aj iným leteckým dopravcom. Konkrétne skupina Lufthansa (spoločnosti Condor, Sun-Express a Germanwings) spočiatku výhradne používala terminál D v čase jeho vybudovania v rokoch 2004 – 2005.

(129) Nemecko navyše spochybnilo pripomienky niektorých tretích strán v súvislosti s opatrením č. 4 a tvrdilo, že údaje o nájomnom uvedené niektorými z týchto tretích strán boli nepravdivé a nepodložené. Nájomné, ktoré platila spoločnosť easyJet, bolo stanovené s odkazom na všeobecné štandardné nájomné na letisku Schönefeld. Nemecko zastávalo názor, že na rozdiel od tvrdení niektorých zainteresovaných strán nájomné na letisku Schönefeld nemožno porovnávať s nájomným na letisku Tegel.

(130) Pokiaľ ide o možné výhody pre spoločnosť easyJet vyplývajúce zo špeciálneho zariadenia na manipuláciu s batožinou v termináli B, Nemecko uviedlo, že toto zariadenie bolo vyrobené tou istou spoločnosťou ako zariadenie v termináli A a bolo navrhnuté podľa rovnakých technických noriem. Zariadenie v termináli B však bolo v dôsledku zabudovanej röntgenovej technológie zložitejšie, a teda malo nižšiu technickú kapacitu, dlhšie lehoty doručovania batožiny a bolo náchylnejšie na zlyhávanie. Vzhľadom na to zariadenie na manipuláciu s batožinou v termináli B v skutočnosti znamenalo pre spoločnosť easyJet nevýhodu oproti iným leteckým dopravcom, ktorí prevádzkovali lety z terminálu A. Okrem toho vzhľadom na usporiadanie budov bolo možné dopraviť batožinu k čakajúcemu lietadlu z terminálu A za podstatne kratší čas než z terminálu B. To znamenalo ďalšiu nevýhodu pre spoločnosť easyJet oproti iným leteckým dopravcom umiestneným v termináli A.

(131) Nemecko tvrdí, že v rozpore s pripomienkami niektorých zainteresovaných strán zariadenie na manipuláciu s batožinou nebolo renovované pre spoločnosť easyJet. Röntgenové zariadenie bolo začlenené do existujúceho systému na manipuláciu s batožinou v roku 2003 z bezpečnostných dôvodov.

(132) A napokon Nemecko tvrdí, že tok cestujúcich spoločnosti easyJet bol pridelený do terminálu B na základe nediskriminačných a vhodných kritérií, aj keď bez postupu verejného obstarávania, ktorý sa v takýchto prípadoch nevyžaduje podľa nemeckého práva ani podľa práva Únie. Podľa Nemecka, keď sa spoločnosť easyJet v roku 2004 rozhodla začať činnosť na letisku Schönefeld, bolo jasné, že tento dopravca bude od začiatku predstavovať veľmi významný podiel na premávke letiska. A naozaj, už v roku 2004 spoločnosť easyJet tvorila 30 % premávky letiska. Bolo vhodné a rozumné zlúčiť prevádzky spoločnosti easyJet do jediného terminálu, pričom za najvhodnejší bol určený terminál B vzhľadom na jeho voľnú kapacitu. Podľa Nemecka prístup ostatných dopravcov na letisko Schönefeld nebol obmedzený ani im v ňom nebolo bránené, pretože letisko malo dostatočnú kapacitu na umiestnenie všetkých potenciálne zainteresovaných dopravcov.

7. **POSÚDENIE OPATRENÍ**

(133) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek podobe členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(134) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, preto musí byť splnená každá z nasledujúcich štyroch podmienok, t. j. finančná podpora musí:

— byť poskytnutá štátom alebo zo štátnych zdrojov,

— zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru,

— narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a

— ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(135) V tomto prípade Nemecko tvrdí, že skupina FBS konala zásadne tak, ako by v podobnej situácii konal obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje ciele ziskovosti, a preto sa posudzovanými opatreniami neposkytuje spoločnosti žiadna hospodárska výhoda, ktorú by nezískala v bežných trhových podmienkach. Ak je to naozaj tak, opatrenia vykonané skupinou FBS nepredstavujú štátnu pomoc.

7.1. **Zásada investovania v trhovom hospodárstve – všeobecné úvahy**

(136) Pri posudzovaní, či sa konkrétnou dohodou o poskytovaní tovaru alebo služieb uzatvorenou verejnou obchodnou spoločnosťou s treťou stranou poskytuje danej tretej strane hospodárska výhoda, Komisia skúma, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy ziskovosti, prijal za podobných okolností podobné opatrenia. Porovnanie správania verejnej obchodnej spoločnosti, akou je skupina FBS, so správaním hypotetického obozretného investora v trhovom hospodárstve musí byť vykonané vo vzťahu k prístupu, ktorý by prijal daný súkromný investor v trhovom hospodárstve v čase uzatvorenia predmetnej transakcie vzhľadom na dostupné informácie a predpokladaný vývoj v tom čase a bez ohľadu na následné udalosti.

(137) Koncepcia očakávanej ziskovosti pre dotknutú verejnú obchodnú spoločnosť má preto zásadný význam. To nevyhnutne neznamená, že na to, aby transakcia nezahŕňala štátnu pomoc, investor ju musí uzatvoriť len na účely krátkodobej ziskovosti. Súdny dvor rozhodol, že správanie investora zo štátneho sektora možno porovnať so správaním súkromného investora, ktorý sleduje perspektívy dlhodobej ziskovosti ([33]).

(138) V predloženej veci Komisia najprv posúdila, či sa stratégia prijatá skupinou FBS z roku 2003 týkajúca sa nízkonákladových dopravcov javila v strednodobom až dlhodobom horizonte ako potenciálne schopná prinášať kladné výsledky, ako aj to, či by bolo rozumné z hľadiska ziskovosti zatvoriť letisko Schönefeld. Komisia následne analyzovala jednotlivé opatrenia, na ktoré sa vzťahovalo formálne vyšetrovacie konanie, v zmysle zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve a dospela k záveru, že tieto opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc.

7.2. **Predbežná analýza: posúdenie strategických možností skupiny FBS z pohľadu súkromného investora v trhovom hospodárstve**

(139) Hospodárske súvislosti, v ktorých skupina FBS prevádzkovala letisko Schönefeld od začiatku 90. rokov 20. storočia do roku 2003, sú už opísané v oddieloch 2, 3.1 a 3.2.

(140) Ako sa v uvedených oddieloch vysvetľuje, skupina FBS prevádzkovala aj ďalšie berlínske letiská, t. j. letisko Tempelhof a letisko Tegel. Letisko Tempelhof sa od začiatku nepovažovalo za vhodnú infraštruktúru na prípadné rozšírenie vzhľadom na jeho osobitné vlastnosti a umiestnenie vnútri mesta. Letisko Tegel bolo moderné letisko, ktoré bolo celkovo príťažlivejšie pre leteckých dopravcov a cestujúcich než letisko Schönefeld, pretože malo modernejšiu infraštruktúru a bolo bližšie k centru mesta. V 90. rokoch 20. storočia fungovalo letisko Tegel takmer na plnú kapacitu, pričom nemohlo byť podstatne rozšírené s cieľom zabrániť dlhodobým obmedzeniam kapacity. Naopak, letisko Schönefeld bolo z veľkej časti nevyužité a v prípade potreby mohlo byť rozšírené.

(141) Druhým dôležitým prvkom v tejto súvislosti bola perspektíva jediného berlínskeho letiska, ktoré by nahradilo všetky existujúce berlínske letiská a bolo by umiestnené na letisku Schönefeld. Ako sa uvádza v odôvodnení 14, rozhodnutie vykonať takýto projekt bolo formálne potvrdené v dohode, ktorú v máji 1996 uzatvorila nemecká spolková vláda a spolkové krajiny Berlín a Brandenbursko.

(142) Tretím dôležitým prvkom bol neúspešný pokus presunúť v 90. rokoch 20. storočia premávku z letiska Tegel na letisko Schönefeld a tiež skutočnosť, že po období stagnácie v druhej polovici 90. rokov 20. storočia premávka na letisku Schönefeld v rokoch 2000 až 2003 stabilne klesala. V roku 2003 museli subjekty verejného sektora uznať, že sa im nepodarilo privatizovať berlínske letiská.

([33]) Vec C-305/89, Taliansko/Komisia (Alfa Romeo), Zb. 1991, s. I–1603, bod 20; vec T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Komisia, Zb. 2003, s. II–435, body 250 až 270.

(143) To viedlo subjekty verejného sektora a skupinu FBS k preskúmaniu rozličných strategických možností dostupných pre skupinu FBS v roku 2003. Ako sa už uviedlo, cieľ nového jediného berlínskeho letiska umiestneného na letisku Schönefeld, ktoré by zahŕňalo časť existujúcej infraštruktúry letiska Schönefeld, nebol v tom čase spochybňovaný ([34]). Cieľom skupiny FBS a subjektov verejného sektora bolo teda nájsť optimálnu stratégiu pre letisko Schönefeld na obdobie od roku 2003 do otvorenia letiska BER, ktoré bolo plánované na rok 2011. V tejto súvislosti, ako už bolo uvedené v odôvodnení 28, poradca vypracoval štúdiu (ďalej len „štúdia poradcu"), v ktorej sa odporúča stratégia prilákať na letisko Schönefeld nízkonákladových dopravcov (ďalej len „stratégia nízkonákladových dopravcov").

(144) Okrem stratégie nízkonákladových dopravcov (možnosť 1) mala skupina FBS aj možnosť zachovať stratégiu vykonávanú do toho času na letisku Schönefeld (možnosť 2) alebo letisko Schönefeld dočasne zatvoriť, kým nebude otvorené letisko BER (možnosť 3).

7.2.1. *Možnosť 1 oproti možnosti 2*

(145) Ako sa uvádza ďalej, pre obozretného investora v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy strednodobej až dlhodobej ziskovosti a koná namiesto skupiny FBS, by bolo rozumné zvoliť skôr možnosť 1 než možnosť 2.

Štúdia poradcu

(146) Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 29 a 30, poradca konštatoval, že v Berlíne existuje potenciál na významné rozšírenie leteckej premávky, a to z rôznych štrukturálnych dôvodov, a že v porovnaní s letiskami v iných hlavných mestách mal Berlín v roku 2003 stále značný potenciál na vybudovanie a rast prepravy nízkonákladovými dopravcami.

(147) Poradca porovnal Berlín s inými veľkými mestami z hľadiska prepravy nízkonákladovými dopravcami. Konštatoval najmä, že počet odletov/príletov na obyvateľa v metropolitnej oblasti bol v Berlíne oveľa nižší (0,011) než v iných veľkých európskych mestách, ako je Londýn (0,029), Brusel (0,040), Kolín nad Rýnom (0,030) a Dublin (0,051). Poradca ďalej konštatoval, že v Berlíne bolo percento odletov/príletov nízkonákladových dopravcov zo všetkých odletov/príletov oveľa menšie než v iných veľkých európskych mestách, a na základe toho odhadol, že toto percento by sa mohlo zvýšiť z […] % prinajmenšom na […] % a možno až na […] %.

(148) Na základe skúseností z iných veľkých miest poradca ďalej odhadol, že ak by boli prijaté opatrenia na rozvoj prepravy nízkonákladovými dopravcami, dve tretiny dodatočnej prepravy nízkonákladovými dopravcami by tvorili „noví cestujúci", a to najmä cestujúci, ktorí by z Berlína necestovali letecky, ak by neexistovala doplnková ponuka nízkonákladových dopravcov vytvorená predmetnými opatreniami ([35]). Poradca sa domnieval, že niektorí z týchto „nových cestujúcich" by boli „presmerovaní" z iných druhov dopravy, napr. vlakovej alebo autobusovej.

(149) Na základe týchto analýz poradca odhadol, že potenciál pre ďalšiu prepravu nízkonákladovými dopravcami na letisku Schönefeld predstavoval v krátkodobom horizonte, konkrétne v období rokov 2003 až 2005, nárast o ďalších 600 000 až 900 000 cestujúcich za rok a v strednodobom horizonte, t. j. v období rokov 2005 až 2010, nárast o ďalších 300 000 cestujúcich za rok. V dôsledku takéhoto prudkého rastu bolo možné očakávať, že letisko Schönefeld vybaví o 3 milióny až 4,2 milióna viac cestujúcich než v roku 2003. To znamenalo, že skupina FBS mohla dúfať, že v roku 2010 dosiahne celkový objem cestujúcich na letisku Schönefeld 4,7 milióna až 5,9 milióna cestujúcich ([36]).

(150) Poradca následne podrobne posúdil uskutočniteľnosť stratégie zameranej na nízkonákladových dopravcov na letisku Schönefeld a označil možné prekážky a faktory, ktoré by mohli ohroziť jej úspešné vykonávanie.

(151) Poradca najprv podrobne analyzoval prevádzkové požiadavky nízkonákladových dopravcov, ktoré sa líšia od prevádzkových požiadaviek tradičných dopravcov, a to vo viacerých ohľadoch. Vo svojej analýze vychádzal zo situácie na viacerých európskych letiskách, na ktorých pôsobia nízkonákladoví dopravcovia, a identifikoval tieto hlavné požiadavky nízkonákladových dopravcov:

— krátky čas obratu (25 – 30 minút ([37])) – čo bola najdôležitejšia požiadavka,

([34]) Pozri poznámku pod čiarou č. 8.
([35]) Poradca poukázal na existujúce analýzy týkajúce sa európskych a amerických trhov, z ktorých vyplýva, že 50 % až 80 % cestujúcich prepravených novým nízkonákladovým dopravcom tvoria „noví cestujúci", pričom ich presný pomer závisí od danej trate.
([36]) V skutočnosti skupina FBS dosiahla ešte vyšší objem (7,3 milióna cestujúcich).
([37]) V roku 2003, t. j. pred začatím stratégie nízkonákladových dopravcov, malo 26 z 32 leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku Schönefeld obrat od 45 do 90 minút.

— súbor letiskových služieb obmedzený na minimum, pokiaľ ide o odbavovanie cestujúcich a manipuláciu s batožinou, ale vysoká úroveň kvality požadovaných služieb,

— peší nástup na palubu lietadla ([38]) namiesto drahšieho používania nástupných tunelov, s krátkou vzdialenosťou medzi terminálom a odbavovacou plochou,

— jednoduché a funkčné infraštruktúry bez drahých systémov IT, intuitívne a jednoduché trasy v rámci letiska,

— dostatočné spojenie s letiskom pomocou pozemnej dopravy,

— exkluzívne prideľovanie nástupných brán, predajných a odbavovacích pultov a poskytnutie dostatočných kancelárskych priestorov pre nízkonákladových dopravcov.

(152) Poradca konštatoval, že letisko Schönefeld mohlo splniť tieto požiadavky v širokom rozsahu. Prevádzka na tomto letisku najmä umožňovala krátky čas obratu. Poradca zdôraznil aj existenciu optimálnych spojení s letiskom pomocou autobusovej, vlakovej a cestnej dopravy. Identifikoval však aj niekoľko relatívne menej významných nedostatkov a slabých miest, pokiaľ ide o peší nástup na palubu lietadla, exkluzívne prideľovanie priestorov v termináloch a kancelárskych priestorov, intuitívne trate v rámci letiska a vzdialenosti medzi terminálmi a odbavovacími plochami. Čiastočne vzhľadom na riešenia vykonané na iných letiskách, na ktorých pôsobia nízkonákladoví dopravcovia, poradca odporučil rad relatívne obmedzených úprav, ktoré sa mohli vykonať na úplné splnenie požiadaviek nízkonákladových dopravcov, ktorí mali záujem o začatie prevádzok na letisku Schönefeld. Nevyžadovali sa žiadne rozsiahle investície do infraštruktúry ani významné zmeny existujúcej infraštruktúry. Najmä pokiaľ ide o peší nástup na palubu lietadla, zdalo sa, že k existujúcej infraštruktúre mohli byť v rámci niekoľkých mesiacov a za nízku cenu pridané ďalšie nástupné brány pre peší nástup na palubu.

(153) Poradca posúdil aj konkurenčný tlak, ktorý by sa vyvíjal na prevádzky nízkonákladových dopravcov na letisku Schönefeld, ak by sa skupina FBS rozhodla pre ich rozvoj. V tejto súvislosti konštatoval, že tento tlak by bol obmedzený najmä preto, že najbližšie medzinárodné letiská schopné umiestniť významný objem prepravy nízkonákladovými dopravcami, ako sú Drážďany, Lipsko alebo Hannover, boli príliš vzdialené na to, aby vyvíjali značný konkurenčný tlak. Podľa poradcu to potvrdzuje, že na letisku Schönefeld sa skutočne mohol realizovať veľký potenciál na prepravu nízkonákladovými dopravcami v oblasti Berlína.

(154) Poradca okrem toho určil a analyzoval rozličné možnosti dostupné pre skupinu FBS, aby nízkonákladovým dopravcom ponúkla príťažlivé letiskové poplatky. Tento aspekt sa považoval za kľúčový prvok možnej stratégie nízkonákladových dopravcov. Je naozaj nesporné, že nízkonákladoví dopravcovia vzhľadom na svoju cenovú politiku voči cestujúcim, ktorá vyplýva zo stratégie zameranej na vysoké objemy a príťažlivé ceny, požadujú od prevádzkovateľov letísk nízke letiskové poplatky. Navyše, keďže nízkonákladoví dopravcovia často využívajú skôr trasy „z bodu do bodu“ než „hviezdicový“ model, sú schopní otvoriť nové trate, zatvoriť existujúce a zvyšovať alebo znižovať počet odletov/príletov veľmi flexibilným a dynamickým spôsobom. Tým sa zvyšuje ich schopnosť vyvíjať tlak na prevádzkovateľov letísk s cieľom získať najnižšie možné letiskové poplatky. Bolo teda jasné, že bez príťažlivejšieho systému letiskových poplatkov na letisku Schönefeld by stratégia nízkonákladových dopravcov nebola úspešná.

(155) Poradca posudzoval tieto konkrétne možnosti: i) všeobecné zníženie letiskových poplatkov; ii) objemové zľavy; iii) odstupňovanie poplatkov v závislosti od povahy poskytovaných služieb alebo iv) kombinácia uvedených základných možností. Na základe právneho preskúmania a hospodárskeho posúdenia týchto možností odporučil prístup, ktorý bol kombináciou všeobecného zníženia letiskových poplatkov, objemovej zľavy z poplatkov za cestujúcich a odstupňovania poplatkov v závislosti od úrovne poskytovaných služieb, čo by zahŕňalo najmä oslobodenie od parkovacích poplatkov za obrat do 30 minút. Okrem všeobecného zníženia letiskových poplatkov boli tieto opatrenia navrhnuté najmä so zámerom priniesť prospech len tým nízkonákladovým dopravcom, ktorí sa ešte len mali presunúť na letisko Schönefeld, a nie dopravcom, ktorí už na letisku vykonávali činnosť. Základným princípom tejto stratégie bolo pritiahnuť nových dopravcov bez nepriaznivého vplyvu na príjmy, ktoré vytvárali dopravcovia, ktorí už na letisku fungovali.

([38]) Pri pešom nástupe na palubu lietadla sa vyžaduje, aby cestujúci opustili terminál a pešo prešli cez odbavovaciu plochu na palubu lietadla.

(156) A napokon poradca označil a analyzoval rozličné možné opatrenia, ktorými sa mali zvýšiť príjmy, ktoré neplynuli z leteckej dopravy a ktoré plynuli najmä z činnosti reštaurácií a potravinových reťazcov, parkovísk, kyvadlovej dopravy, reklamných plôch atď. V týchto odporúčaniach bol zohľadnený objem a typ ([39]) dodatočnej premávky očakávanej od navrhovanej stratégie nízkonákladových dopravcov.

(157) Pri vypracovaní štúdie poradca postupoval podľa spoľahlivej metodiky a vykonal podrobné posúdenie s prihliadnutím na všetky dôležité faktory. Najmä dôkladne analyzoval a kvantifikoval potenciál pre ďalšiu premávku nízkonákladovými dopravcami na základe špecifického charakteru oblasti Berlína, pričom vychádzal aj zo skúseností veľkých „referenčných miest“. Užitočné bolo aj posúdenie miery, do akej by stratégia nízkonákladových dopravcov mohla byť zmarená konkurenciou zo strany ostatných letísk. Závery z tejto analýzy sú primerané. Rovnako dôkladné bolo aj preskúmanie požiadaviek nízkonákladových dopravcov, ktorí sa potenciálne zaujímali o začatie prevádzok na letisku Schönefeld, ako aj určenie opatrení, ktorými sa malo umožniť letisku Schönefeld plne uspokojiť tieto požiadavky. Táto analýza bola skutočne systematická a veľmi podrobná. Takisto systematická a podrobná je aj analýza rôznych možných programov letiskových poplatkov plánovaných na prilákanie nízkonákladových dopravcov.

(158) Okrem toho treba uviesť, že poradca v rámci svojej štúdie vypracoval pre skupinu FBS rad dokumentov, ktoré spolu s dokumentmi vypracovanými samotnou skupinou FBS (vrátane finančného plánu *ex ante* z 5. septembra 2003 s prognózami ziskovosti) tvorili základ jej rozhodnutia vykonávať stratégiu nízkonákladových dopravcov. V tabuľke 8 je uvedený prehľad finančných výsledkov očakávaných v roku 2003 zo stratégie nízkonákladových dopravcov a zo stratégie, podľa ktorej by sa skupina FBS naďalej sústredila na tradičnú prepravu (ďalej len „možnosť 1“ v druhom znaleckom posudku). V súvislosti so stratégiou nízkonákladových dopravcov sa uvažovalo o dvoch scenároch, „pesimistickom“ a „realistickom“, ktoré sa odlišovali rozsahom očakávanej ďalšej prepravy nízkonákladovými dopravcami.

Tabuľka 8

Finančný vplyv možnosti 1 a možnosti 2 z hľadiska očakávaných ziskových rozpätí na letisku Schönefeld v období rokov 2003 až 2012 (mil. EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ziskové rozpätie bez nízkonákladových dopravcov (možnosť 1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ziskové rozpätie s nízkonákladovými dopravcami (možnosť 2 – „pesimistický scenár“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ziskové rozpätie s nízkonákladovými dopravcami (možnosť 3 – „realistický scenár“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Finančný plán skupiny FBS.

(159) Uvedené odhady, pokiaľ ide o „realistický“ a „pesimistický“ scenár, vychádzali z prognóz ďalšej prepravy nízkonákladovými dopravcami, ktoré vypracoval poradca. Tieto odhady majú tendenciu potvrdiť, že stratégia nízkonákladových dopravcov vedie k lepšej finančnej situácii, než by to bolo v kontrafaktuálnej situácii, t. j. ak by sa skupina FBS naďalej zameriavala na tradičných dopravcov. Skutočne, ak by si skupina FBS zvolila možnosť 1,

([39]) Poradca napríklad odporučil zriadiť na letisku prevádzku reťazca rýchleho občerstvenia, aby boli splnené požiadavky významného počtu cestujúcich s nízkonákladovými dopravcami.

musela by pokračovať vo vytváraní značných strát až do roku 2012, a to bez ich významného zníženia. Na rozdiel od toho od stratégie nízkonákladových dopravcov podľa „realistického scenára“ bolo možné očakávať, že povedie k významnému a stabilnému zníženiu strát, s návratom k ziskovosti od roku 2009.

(160) Obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy strednodobej až dlhodobej ziskovosti, by preto považoval závery štúdie poradcu spoločne s prognózami vypracovanými skupinou FBS za spoľahlivý základ prijatia strategického rozhodnutia. Pre obozretného investora v trhovom hospodárstve by preto bolo rozumné zvoliť skôr možnosť 1 než možnosť 2.

Prvý znalecký posudok

(161) Ako už bolo uvedené, skupina FBS poverila audítorskú spoločnosť […] (ďalej len „prvý znalec“) vypracovaním štúdie s cieľom vykonať záťažový test informácií, ktoré mala skupina FBS k dispozícii, keď sa rozhodla vykonávať stratégiu nízkonákladových dopravcov (ďalej len „prvý znalecký posudok“). Tento posudok bol dokončený v roku 2007 a konštatovalo sa v ňom, že z pohľadu súkromného investora v trhovom hospodárstve bolo rozumné vykonať stratégiu nízkonákladových dopravcov a zaviesť zodpovedajúci sadzobník poplatkov, a to sadzobník z roku 2004. Prvý znalec použil ako základ pre svoju analýzu súbor dokumentov z roku 2003, najmä finančný plán pripravený skupinou FBS na obdobie rokov 2004 až 2012 a rozličné dokumenty vypracované poradcom v rámci štúdie vyhotovenej pre skupinu FBS.

(162) Závery prvého znalca sú v súlade so závermi uvedenými v štúdii poradcu. Aj keď prvý znalecký posudok nie je pre posúdenie Komisie zásadný, je to ďalší prvok, ktorý potvrdzuje, že pre obozretného investora v trhovom hospodárstve by bolo rozumné zvoliť skôr možnosť 1 než možnosť 2.

Záver

(163) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa dospelo k záveru, že pre obozretného investora v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy strednodobej až dlhodobej ziskovosti a koná namiesto skupiny FBS, by v roku 2003 bolo rozumné zvoliť skôr možnosť 1 než možnosť 2.

7.2.2. *Možnosť 3 oproti možnostiam 1 a 2*

(164) Ako už bolo uvedené, jednou z možností pre skupinu FBS bolo zatvoriť letisko Schönefeld (možnosť 3), aspoň do otvorenia letiska BER. Skupina FBS bola schopná prijať takéto rozhodnutie nielen v roku 2003 (rok, v ktorom sa skupina FBS rozhodla začať stratégiu nízkonákladových dopravcov), ale aj v skoršom a neskoršom termíne. Z dostupných dokumentov sa zdá, že skupina FBS o tejto možnosti nikdy vážne neuvažovala, aspoň nie od uzatvorenia zmluvy o kontrole a prevode zisku v roku 1992. Okrem toho výhody tejto možnosti sa v štúdii poradcu neanalyzovali.

(165) Pri posudzovaní, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy ziskovosti, považoval túto možnosť za výhodnejšiu než možnosti 1 a 2, je nevyhnutné zohľadniť projekt letiska BER. Ako sa uvádza v odôvodnení 14, plánovanie vytvorenia jediného berlínskeho letiska sa začalo v januári 1992 a 20. júna 1993 bolo oznámené, že jedným z možných umiestnení letiskovej infraštruktúry pre nové letisko BER je oblasť južne od letiska Schönefeld susediaca s existujúcim letiskom. Preto už v rokoch 1992 až 1993 skutočnosť, že nové jediné berlínske letisko by mohlo byť umiestnené na letisku Schönefeld, predstavovala viac než len vzdialenú možnosť. Táto možnosť sa stala istotou na základe dohody, ktorú 28. mája 1996 podpísala nemecká spolková vláda a spolkové krajiny Berlín a Brandenbursko a ktorá odvtedy nikdy nebola spochybnená.

(166) V tejto súvislosti by zatvorenie letiska Schönefeld znamenalo pre obozretného investora v trhovom hospodárstve rad závažných nevýhod. V prvom rade je potrebné pripomenúť, že zatiaľ čo letisko Tempelhof postupne ukončovalo svoje prevádzky, od 90. rokov 20. storočia letisko Tegel v čoraz väčšej miere fungovalo na hraniciach svojej kapacity, a ako vyplýva z tabuľky 1, jeho premávka odvtedy výrazne rástla ([40]). Letisko Tegel nemohlo v žiadnom prípade zvládnuť celú premávku v oblasti Berlína. Letisko Schönefeld bolo nevyhnutné na zabezpečenie dostatočnej letiskovej kapacity pre Berlín a jeho zatvorenie by viedlo k výraznému nedostatku tejto kapacity. V rokoch 1991 až 2003 letisko Schönefeld v skutočnosti zabezpečovalo 13 % až 20 % z celkového leteckého toku cestujúcich v Berlíne. Letisko Schönefeld bolo potrebné najmä v obdobiach špičky, t. j. v obdobiach s vysokým počtom chartrových letov z Berlína. Letisko Schönefeld bolo navyše rozhodujúce pre nákladnú dopravu, pretože na rozdiel od letiska Tegel malo 24-hodinovú prevádzkovú licenciu, a teda sa mohlo využívať na nočné lety. Okrem toho letiská Tegel a Tempelhof nemohli byť dostatočne rozšírené na prekonanie kapacitných obmedzení z dlhodobého hľadiska ([41]).

([40]) Premávka na letisku Tempelhof bola v tom čase veľmi obmedzená v porovnaní s premávkou na ďalších dvoch berlínskych letiskách.
([41]) Pozri odôvodnenia 9 a 14.

(167) Letisko Schönefeld malo navyše významnú voľnú kapacitu, v dôsledku čoho bolo schopné zvládnuť ďalšiu premávku. Ako znázorňuje tabuľka 1, prítomnosť letiska Schönefeld časom umožnila výrazný nárast premávky v Berlíne, najmä po začatí stratégie nízkonákladových dopravcov v roku 2003. V rokoch 2003 až 2006 premávka v Berlíne vzrástla z 13,3 milióna na 18,4 milióna cestujúcich, pričom vyše 80 % tohto rastu absorbovalo letisko Schönefeld. Zatvorenie letiska Schönefeld by preto pripravilo Berlín nielen o významný podiel existujúcej premávky, ale aj o významný potenciál na jej zvýšenie.

(168) Vyhliadka, že zatvorenie letiska môže viesť k nedostatku kapacity v oblasti, v ktorej sa nachádza letisko, a že môže obmedziť potenciál na zvýšenie leteckej premávky v tejto oblasti, by sama osebe nevyhnutne neodradila obozretného investora v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje skôr cieľ ziskovosti než ciele verejnej politiky, od uskutočnenia zatvorenia letiska. V tomto prípade však zatvorenie letiska Schönefeld a jeho vplyv na celkovú kapacitu letiskovej infraštruktúry v oblasti Berlína, a teda aj na celkovú leteckú premávku v tejto oblasti, malo vážny dosah na premávku letiska BER ako budúceho jediného letiska v oblasti Berlína, a to hneď na začiatku jeho prevádzky. Ak by bolo letisko Schönefeld zatvorené, letisko BER by muselo začať svoje prevádzky v oveľa horších podnikateľských podmienkach, t. j. s oveľa nižšou premávkou než pri zachovaní prevádzky na letisku Schönefeld. Tento faktor by odradil obozretného investora v trhovom hospodárstve konajúceho namiesto skupiny FBS od zatvorenia letiska Schönefeld, a to pre jeho vplyv na ziskovosť spoločnosti.

(169) Okrem toho, ak by letisko Schönefeld bolo zatvorené pred otvorením letiska BER, skupina FBS by musela vytvoriť celistvosť počiatočnej premávky na letisku BER. Musela by presvedčiť leteckých dopravcov, ktorí prevádzkovali lety z letiska Tegel, aby presunuli svoje prevádzky na nové letisko (namiesto jednoduchého ukončenia činnosti) a leteckých dopravcov, ktorí neprevádzkujú lety z Berlína, by musela presvedčiť, aby tu začali vykonávať svoje prevádzky. To by bola omnoho menej priaznivá situácia než v prípade, ak by letisko Schönefeld bolo stále v prevádzke pri otvorení letiska BER. V takom prípade by významnú časť počiatočnej premávky na novom letisku „prirodzene“ vytvorili leteckí dopravcovi, ktorí už pôsobili na letisku Schönefeld, vrátane tých, ktorí prišli na letisko od roku 2003 vďaka stratégii nízkonákladových dopravcov.

(170) Zatvorenie letiska Schönefeld by navyše malo ďalekosiahly administratívny vplyv na projekt letiska BER. Zatvorenie letiska by spôsobilo zrušenie jeho prevádzkovej licencie. Pre nové letisko by bol preto nevyhnutný úplne nový plánovací postup a úplne nová prevádzková licencia. Na rozdiel od toho v prípade, že letisko Schönefeld by pokračovalo v činnosti, otvorenie letiska BER by si vyžadovalo len predĺženie prevádzkovej licencie letiska Schönefeld. To by znamenalo omnoho jednoduchší administratívny proces s oveľa nižšími výdavkami, ako aj menej času a omnoho nižší stupeň neistoty, pokiaľ ide o výsledok procesu. V prípade úplne nového územného plánu a novej prevádzkovej licencie by značnú neistotu vytváral najmä neznámy výsledok posudzovania vplyvov projektu na životné prostredie. Okrem toho je všeobecne známe, že získať súhlas verejnosti s projektom úplne nového letiska je omnoho problematickejšie než získať súhlas len s rozšírením infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke.

(171) Ukončenie prevádzok na letisku Schönefeld by navyše vyvolalo náklady na odstupné a v neskoršej fáze, pri otvorení letiska BER, by bol potrebný nábor a zaškolenie nových pracovníkov. To by zasa vyvolalo ďalšie náklady a prevádzkové ťažkosti oproti scenáru, podľa ktorého by pracovníci pracujúci na letisku Schönefeld boli okamžite k dispozícii a po otvorení nového letiska by na ňom mohli pracovať.

(172) Uvedené aspekty možno len veľmi ťažko vyčísliť najmä preto, že ovplyvňujú hospodársku situáciu budúceho letiska v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte. Je však zrejmé, že výrazne ovplyvňujú hospodársku situáciu otvorenia a prevádzky letiska BER a dokonca aj životaschopnosť projektu, ktorý má pre skupinu FBS veľký strategický význam. Tieto nedostatky sa preto musia považovať za dostatočne závažné, a to aj na kvalitatívnom základe, na to, aby prevážili akékoľvek prínosy, ktoré by bolo možné očakávať od zatvorenia letiska Schönefeld v podobe úspor fixných nákladov, najmä ak by sa dalo očakávať, že stratégia zameraná na zvýšenie prepravy nízkonákladovými dopravcami na letisku Schönefeld povedie ku kladným finančným výsledkom.

7.2.3. *Záver predbežnej analýzy*

(173) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa dospelo k záveru, že z pohľadu obozretného investora v trhovom hospodárstve by nebolo rozumné zatvoriť letisko Schönefeld kedykoľvek v období medzi rokom 1992 a otvorením letiska BER. Okrem toho obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje cieľ ziskovosti, by si z troch strategických možností dostupných v roku 2003 zvolil skôr možnosť 1, konkrétne stratégiu nízkonákladových dopravcov, než možnosť 2 alebo 3. V rámci tejto stratégie by tento investor ponúkol nízkonákladovým dopravcom príťažlivé letiskové poplatky (a/alebo finančné stimuly na zmiernenie nákladov na letiskové poplatky) s cieľom prilákať ich na letisko Schönefeld.

7.3. **Posúdenie zmluvy o kontrole a prevode zisku (opatrenie č. 1)**

(174) Vzhľadom na pretrvávajúce straty vytvárané letiskom Schönefeld Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o tom, či skupina FBS konala ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, keď kompenzovala straty vytvárané letiskom Schönefeld na úrovni skupiny FBS pomocou ziskov z prevádzky letiska Tegel a letiska Tempelhof ([42]).

(175) Zmluva o kontrole a prevode zisku bola podpísaná 6. augusta 1992, dávno pred vynesením rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* ([43]) dňa 12. decembra 2000. Nemecké orgány mohli legitímne predpokladať, že financovanie infraštruktúry letiska nepredstavuje štátnu pomoc, a teda že predmetné opatrenia nemuseli byť oznámené Komisii. Z toho vyplýva, že Komisia teraz nemôže spochybniť – na základe pravidiel štátnej pomoci – zákonnosť opatrení financovania, ktoré bolo poskytnuté ([44]) pred vynesením rozsudku *Aéroports de Paris* ([45]), t. j. pred 12. decembrom 2000. Zmluva o kontrole a prevode zisku preto mohla potenciálne predstavovať štátnu pomoc až od tohto dátumu. Časová pôsobnosť prešetrovania tohto opatrenia zo strany Komisie je teda obmedzená na obdobie od 12. decembra 2000 do dátumu začatia formálneho vyšetrovacieho konania.

(176) Podľa vysvetlenia Nemecka uzatváranie zmlúv o kontrole a prevode zisku v rámci skupín je bežná obchodná prax najmä na účely dane z príjmov právnických osôb. Okrem toho „vyrovnávanie" strát a ziskov vytváraných jednotlivými spoločnosťami v rámci skupiny je takisto obvyklé a môže mať podobu zmluvy o prevode zisku, ako aj bežnej výplaty dividend dcérskymi spoločnosťami svojim materským spoločnostiam. Samotná skutočnosť, že skupina FBS zaviedla v roku 1992 zmluvu o kontrole a prevode zisku a od toho času ju dodržiava, nemôže ako taká predstavovať štátnu pomoc.

(177) Ako už Komisia uviedla v súvislosti so zásadou investovania v trhovom hospodárstve, „... podnikateľské investičné rozhodnutia potrebujú širší priestor na voľnú úvahu. Zásady [súkromného investora v trhovom hospodárstve] sa však musia použiť, keď sa možno rozumne domnievať, že neexistuje žiadne iné prijateľné vysvetlenie poskytnutia verejných prostriedkov, než že sa považujú za štátnu pomoc. Tento prístup sa bude musieť uplatňovať aj na akékoľvek krížové dotácie poskytované ziskovou časťou verejnej skupiny podnikov ich neziskovej časti. To sa deje v súkromných podnikoch buď vtedy, keď má dotknutý podnik strategický plán s výhľadom na dlhodobý zisk, alebo v prípade, keď krížová dotácia znamená čistý prínos pre skupinu ako celok. V prípadoch krížových *dotácií vo verejných holdingových spoločnostiach Komisia zohľadní podobné strategické ciele*." ([46])

(178) V tomto prípade preto krížovú dotáciu nemožno považovať za hospodársku výhodu pre letisko Schönefeld v prípade, že je súčasťou strategického plánu s dlhodobým výhľadom ziskovosti alebo ak je celkovo prospešná pre skupinu FBS.

(179) Zo všetkých dôvodov uvedených v oddiele 7.2.2 bolo jasné, prinajmenšom od roku 1992, a teda dávno pred vynesením rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* ([47]), že bolo rozumné zachovať letisko Schönefeld v prevádzke namiesto jeho zatvorenia, a to aj keď bolo mnoho rokov stratové. Zatvorenie letiska Schönefeld by skutočne spôsobilo závažnú hospodársku ujmu letisku BER (od ktorého sa ako od budúceho jediného berlínskeho letiska očakávalo, že bude vytvárať zisky, aspoň v dlhodobom horizonte) a dokonca by spochybnilo životaschopnosť tohto významného strategického projektu. Rozhodnutie vybudovať v Berlíne jediné letisko bolo poháňané nielen aspektmi územného plánovania alebo ochrany životného prostredia, ale očakávaným nárastom premávky a zvýšením príjmov. Ako Komisia uznala v rozhodnutí o schválení pomoci na financovanie letiska BER, úspech projektu sa spoliehal na predpokladaný rast premávky v Berlíne ([48]) na jedinom letisku ([49]). V záujme udržania letiska Schönefeld v prevádzke, prípadne s výhľadom jeho premeny na ziskové letisko (najprv presvedčovaním leteckých dopravcov, aby presunuli svoju činnosť na letisko Schönefeld, a potom vykonávaním stratégie nízkonákladových dopravcov), bolo nutné zabezpečiť jeho životaschopnosť tým, že na jeho financovanie sa použila časť

([42]) Rozhodnutie o začatí konania, odseky 69 až 71.
([43]) Vec T-128/98, Aéroports de Paris/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 2000, s. II-3929, potvrdená vecou C-82/01 P, Aéroports de Paris/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 2000, s. I-9297, body 75 až 79.
([44]) Relevantným kritériom pre dátum, ktorý sa považuje za dátum poskytnutia opatrenia pomoci, je dátum právne záväzného nástroja, ktorým sa subjekty verejného sektora zaviazali poskytnúť sporné opatrenie príjemcovi pomoci. Pozri vec T-358/94, Compagnie Nationale Air France/Komisia, Zb. 1996, s. II-2109, bod 79; vec T-109/01, Fleuren Compost BV, Zb. 2004, s. II-127, bod 74; spojené veci T-362/05 a T-363/05, Nuova Agricast/Komisia, Zb. 2008, s. II-297, bod 80; spojené veci T-427/04 a T-17/05, France and France Télécom/Komisia, Zb. 2009, s. II–4315, bod 321.
([45]) Rozhodnutie Komisie vo veci C 38/2008 z 3. októbra 2012 o financovaní terminálu 2 letiska v Mníchove, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenia 74 až 81.
([46]) Oznámenie Komisie členským štátom (Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3) s názvom Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o EHS a článku 5 smernice Komisie 80/723/EHS (Ú. v. ES L 195, 29.7.1980, s. 35) na verejné podniky vo výrobnom odvetví, odôvodnenie 29.
([47]) Pozri poznámku pod čiarou 42.
([48]) Pozri najmä odôvodnenie 82 rozhodnutia vo veci NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) Pozri najmä odôvodnenie 78 rozhodnutia vo veci NN 25/09 (ex N 167/09).

ziskov vytváraných letiskami Tegel a Tempelhof. V tomto prípade sú preto krížové dotácie súčasťou „strategického plánu s výhľadom na dlhodobý zisk“ a v každom prípade znamenajú prínos pre skupinu FBS ako celok v dlhodobom horizonte v porovnaní s kontrafaktuálnou situáciou, t. j. ak by letisko Schönefeld bolo zatvorené. Od týchto dlhodobých prínosov – úspešného otvorenia a ziskovej prevádzky jediného nového letiska pre aglomeráciu Berlína (plus od očakávaných ziskov z prevádzky letiska Schönefeld po niekoľkých rokoch vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov) – mohla skupina FBS očakávať, že prevýšia straty nahromadené letiskom Schönefeld pred otvorením letiska BER.

(180) Skupina FBS preto tým, že uzatvorila a dodržiavala zmluvu o kontrole a prevode zisku a udržiavala letisko Schönefeld v prevádzke, neposkytovala letisku Schönefeld žiadnu hospodársku výhodu ([50]). Uzatvorenie a vykonávanie zmluvy o kontrole a prevode zisku od 12. decembra 2000 teda nepredstavuje štátnu pomoc.

7.4. **Dohody medzi skupinou FBS a jednotlivými leteckými dopravcami: predbežné poznámky**

(181) Pred posúdením dohôd medzi skupinou FBS a jednotlivými leteckými dopravcami je vhodné uviesť niekoľko úvodných poznámok najmä vzhľadom na rozsudok Všeobecného súdu vo veci *Charleroi* („rozsudok vo veci *Charleroi*“) ([51]), ktorý bol vynesený po začatí formálneho vyšetrovacieho konania v tejto veci.

7.4.1. *Uplatňovanie zásady investovania v trhovom hospodárstve na dohody medzi skupinou FBS a rôznymi leteckými dopravcami*

(182) Niektoré tretie strany v podstate tvrdia, že spornými dohodami sa poskytovala dotknutým leteckým dopravcom hospodárska výhoda, pretože podmienky ponúkané v týchto dohodách sa líšili od všeobecných pravidiel, ktoré sa uplatňovali na letiskové poplatky na letisku Schönefeld, alebo preto, že také isté podmienky sa neponúkali rovnako všetkým leteckým dopravcom.

(183) Z týchto tvrdení vyplýva nasledujúca zásadná otázka. Ak na letisku, ktoré prevádzkuje verejná obchodná spoločnosť, existuje systém zverejnených poplatkov, a ak prevádzkovateľ letiska ponúka zľavy z týchto poplatkov alebo finančné stimuly, ktoré majú rovnaký účinok ako zľavy ([52]), poskytujú takéto zľavy a stimuly ([53]) ako také a za každých okolností dotknutým leteckým dopravcom hospodársku výhodu?

(184) Odpoveď na túto otázku je: nie. Všeobecný súd v rozsudku vo veci *Charleroi*, ktorá sa týkala najmä zľavy ponúkanej valónskym regiónom leteckému dopravcovi na letisku, na ktorom tento región zodpovedal za stanovenie letiskových poplatkov, v skutočnosti uviedol: „Samotná okolnosť, že valónsky región v tomto prípade disponuje normotvornými právomocami v oblasti stanovovania letiskových poplatkov, nevylučuje, že preskúmanie systému zliav z uvedených poplatkov sa musí uskutočniť v duchu zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve, keďže tento systém môže byť vytvorený aj súkromným subjektom.“ ([54]) Z toho vyplýva, že zľavy z letiskových poplatkov (alebo finančné stimuly, ktorými sa znižujú čisté finančné toky od leteckých dopravcov v prospech prevádzkovateľa letiska) neposkytujú automaticky hospodársku výhodu. Aby bolo možné určiť, či takéto zľavy alebo finančné stimuly poskytujú hospodársku výhodu, treba posúdiť, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy ziskovosti, súhlasil s poskytnutím podobných zliav a stimulov dotknutému dopravcovi ([55]).

(185) Obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý prevádzkuje letisko, môže mať celý rad dôvodov na to, aby neponúkal rovnaké podmienky pre všetkých leteckých dopravcov. Najmä môže považovať za rozumné ponúknuť

([50]) Za predpokladu, že letisko Schönefeld možno považovať za podnik v rámci skupiny FBS, aj keď nie je samostatnou právnickou osobou, a mohlo dostať štátnu pomoc „od“ skupiny FBS.

([51]) Vec T-196/04, Ryanair Ltd/Komisia, Zb. 2008, s. II–3643.

([52]) Napríklad zníženie platieb alebo poplatkov pri otvorení nového leteckého spojenia alebo zvýšenie počtu odletov/príletov, alebo marketingová podpora určená na pokrytie časti nákladov leteckého dopravcu na marketing, napríklad pri otvorení novej trate.

([53]) Tieto stimuly sú navrhnuté prostredníctvom dvojstranných dohôd alebo prostredníctvom programov finančných stimulov na základe parametrov, ako je napr. počet cestujúcich, a sú stanovené v zverejnenom právnom akte, ako je napr. sadzobník poplatkov.

([54]) Rozsudok vo veci *Charleroi*, bod 101.

([55]) Podobne postupovala Komisia vo svojom rozhodnutí C(2011) 3497 final z 24. mája 2011 s cieľom začať formálne vyšetrovacie konanie vo veci SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Rumunsko – Timişoara International Airport – Wizz Air (Ú. v. EÚ C 270, 13.11.2011, s. 11). Pozri tiež odôvodnenie 129, v ktorom Komisia uviedla, že „v súlade s ustálenou judikatúrou treba posúdiť, či by za podobných okolností súkromný prevádzkovateľ letiska uzatvoril rovnaké alebo podobné obchodné dohody ako letisko v Temešvári najmä vzhľadom na dostupné informácie a predpokladaný vývoj v čase týchto príspevkov“.

osobitné finančné stimuly (aj v podobe marketingovej podpory) a špeciálne zľavy zo zverejnených letiskových poplatkov leteckým dopravcom, ktorí na letisko prinášajú vysoký počet cestujúcich. Tieto priaznivé podmienky môžu byť objektívne odôvodnené očakávanou ďalšou premávkou a príjmami, ktoré neplynú z leteckej dopravy a ktoré prinesie táto ďalšia premávka ([56]). Ďalším dôvodom je, že obchodná marža na cestujúceho vytváraná letiskovými poplatkami, ktoré uhrádza letecký dopravca, môže byť v absolútnom vyjadrení významná vzhľadom na počet cestujúcich, a to aj v prípade jej zníženia v dôsledku zliav a finančných stimulov.

(186) Obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý prevádzkuje letisko, môže pri stanovení podmienok ponúkaných leteckým dopravcom zohľadňovať celý rad faktorov. Medzi tieto faktory patrí nielen očakávaná ďalšia premávka, ale aj čas, v ktorom sa vyjednáva dohoda s leteckým dopravcom (a situácia letiska v danom čase, najmä z hľadiska využitia kapacity), letecké spojenia, na ktorých letecký dopravca plánuje svoju prevádzku ([57]), prevádzkové požiadavky leteckého dopravcu týkajúce sa letiska, typ služieb požadovaných na letisku a ich charakteristiky, tlak vyvíjaný leteckými dopravcami počas rokovaní ([58]) atď.

(187) Obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý prevádzkuje letisko, preto môže byť oprávnený ponúkať odlišné podmienky rozličným leteckým dopravcom, pokiaľ ide o letiskové poplatky a finančné stimuly, či už prostredníctvom dvojstranných dohôd, alebo prostredníctvom zliav a programov finančných stimulov zakotvených v právnych nástrojoch, ktorými sa stanovujú poplatky ([59]). Na posúdenie, či takéto zľavy a finančné stimuly poskytujú hospodársku výhodu, treba určiť, či by prevádzkovateľ letiska pri rozhodovaní o ich ponúknutí mohol odôvodnene očakávať, že jeho rozhodnutie bude ziskové, inými slovami, že povedie k vyšším ziskom (alebo nižším stratám), než by boli dosiahnuté v kontrafaktuálnej situácii.

(188) Navyše, na rozdiel od tvrdení niektorých tretích strán, pokiaľ ide o podmienky ponúkané prevádzkovateľmi letísk leteckým dopravcom prostredníctvom dvojstranných dohôd (napríklad osobitné granty na otvorenie nových tratí), ktoré nie sú výsledkom všeobecnej zľavy ani programov finančných stimulov zakotvených vo zverejnenom sadzobníku poplatkov, obozretný investor v trhovom hospodárstve nemá žiadny dôvod na to, aby zabezpečil, že takéto podmienky vychádzajú zo súboru všeobecných a transparentných kritérií platných pre všetkých dopravcov. Od obozretného investora v trhovom hospodárstve sa očakáva, že pri rokovaní o dvojstrannej dohode s leteckým dopravcom vezme do úvahy skôr všetky podstatné prvky služieb, ktoré navrhuje letecký dopravca, než súbor vopred stanovených transparentných kritérií, ktoré môžu zúžiť jeho priestor na vyjednávanie. Pripomienky niektorých tretích strán týkajúce sa údajnej netransparentnosti zliav a finančných stimulov ponúkaných v tomto prípade skupinou FBS preto nie sú relevantné v kontexte uplatnenia zásady investovania v trhovom hospodárstve.

7.4.2. *Oprávnenosť sadzobníka z roku 2004 a dvojstranných dohôd medzi skupinou FBS a jednotlivými leteckými dopravcami podľa vnútroštátneho práva*

(189) Otázka, či sadzobník z roku 2004 nadobudol účinnosť podľa vnútroštátnych právnych predpisov, aj keď podľa nemeckého práva dôležitých, nie je relevantná v kontexte uplatnenia zásady investovania v trhovom hospodárstve. Skutočnosť, že zľava zo všeobecne platných letiskových poplatkov alebo finančný stimul s rovnakým účinkom boli poskytnuté prostredníctvom dvojstrannej dohody, a nie prostredníctvom všeobecného režimu zakotveného vo zverejnenom sadzobníku, nie je relevantná. Obozretný investor v trhovom hospodárstve sa v skutočnosti môže rozhodnúť poskytnúť zľavy alebo stimuly prostredníctvom ktoréhokoľvek z týchto mechanizmov, pričom výhodnosť takýchto rozhodnutí nezávisí od zvoleného mechanizmu. Otázka, či podmienky ponúkané skupinou FBS určitým leteckým dopravcom vyplývali z jednoduchého vykonávania platného príslušného sadzobníka poplatkov alebo z dvojstranných dohôd, preto nie je relevantná.

([56]) To znamená príjmy plynúce prevádzkovateľovi letiska v dôsledku dodatočnej obchodnej činnosti parkovísk, obchodov, reštaurácií atď., vytvárané ďalšími cestujúcimi.

([57]) Rozličné trate môžu prilákať cestujúcich s rozličným profilom, najmä pokiaľ ide o nákupné správanie na letiskách, a ponúkajú letisku zodpovedajúci potenciál na vytváranie príjmov, ktoré neplynú z leteckej dopravy. Dva odlišné súbory tratí preto môžu mať odlišný vplyv na príjmy plynúce pre prevádzkovateľa letiska.

([58]) Vzhľadom na to, že cieľom nízkonákladových dopravcov je ponúknuť svojim zákazníkom čo najnižšie tarify, majú tendenciu vyvíjať na prevádzkovateľov letiska väčší tlak než tradiční dopravcovia, aby dosiahli nízke letiskové poplatky.

([59]) Ako je objemová zľava v závislosti od počtu cestujúcich, program stimulov za počet odletov/príletov a program stimulov za miesto určenia, ktoré sú zakotvené v sadzobníku z roku 2004.

(190) Okrem toho otázka, či skupina FBS mala podľa vnútroštátnych právnych predpisov právo uzatvárať dvojstranné dohody, v ktorých sa stanovujú podmienky odchylné od príslušného sadzobníka poplatkov ([60]), takisto nie je relevantná. Ako uviedol Všeobecný súd v rozsudku vo veci *Charleroi*: „… zlučiteľnosť správania poskytovateľa pomoci s vnútroštátnym právom nie je skutočnosťou, ktorá by sa mala zohľadniť pri riešení otázky, či tento poskytovateľ konal v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, alebo či poskytol hospodársku výhodu, ktorá je v rozpore s článkom 87 ods. 1 ES“ ([61]).

7.4.3. *Vplyv podmienok ponúkaných leteckým dopravcom pôsobiacim na letisku Tegel*

(191) Niektoré zainteresované strany vo svojich pripomienkach tvrdia, že leteckí dopravcovi pôsobiaci na letisku Schönefeld boli dotovaní leteckými dopravcami pôsobiacimi na letisku Tegel prostredníctvom nízkych letiskových poplatkov a ďalších výhodných podmienok. Tieto údajné krížové dotácie pochádzali zo skutočnosti, že skupina FBS kompenzovala vplyv nízkych poplatkov na letisku Schönefeld prostredníctvom vysokých poplatkov na letisku Tegel.

(192) V týchto pripomienkach sa predpokladá, že podmienky ponúkané na letisku Schönefeld by nezahŕňali štátnu pomoc iba v prípade, ak by boli na rovnakej úrovni ako podmienky na letisku Tegel.

(193) Skutočnosť je však iná. Po prvé letisko Tegel a letisko Schönefeld sa líšia v mnohých iných aspektoch, ako sú letiskové poplatky, najmä pokiaľ ide o charakter letiskovej infraštruktúry a vzdialenosť do centra mesta. Preto sa navzájom nemôžu dokonale nahradiť. Dôkazom toho je neúspešný pokus o presvedčenie leteckých dopravcov, aby presunuli svoje prevádzky z letiska Tegel na letisko Schönefeld pred vykonávaním stratégie nízkonákladových dopravcov.

(194) Leteckí dopravcovi navyše nie sú „nútení“ prevádzkovať lety z letiska Tegel alebo z letiska Schönefeld. Okrem týchto možností majú leteckí dopravcovia ďalšie dve možnosti: nepoužívať letisko Tegel ani letisko Schönefeld alebo pôsobiť na týchto letiskách s nižšou kapacitou (a používať svoje lietadlá a posádky na iných leteckých spojeniach než z Berlína, keďže nízkonákladoví dopravcovia sú preukázateľne schopní rýchlo prispôsobiť svoju kapacitu meniacim sa podmienkam trhu). Preto akýkoľvek pokus skupiny FBS prinútiť leteckého dopravcu, aby zvážil prevádzkovanie letov z letiska Schönefeld za rovnakých podmienok ako z letiska Tegel, môže jednoducho viesť k tomu, že tento letecký dopravca upustí od svojich plánov a rozhodne sa, že nebude prevádzkovať lety ani z letiska Schönefeld, ani z letiska Tegel, alebo že obmedzí svoju prevádzku z Berlína.

(195) Obozretný investor v trhovom hospodárstve preto nemal žiadny dôvod zohľadniť podmienky prevládajúce na letisku Tegel pri určovaní výšky poplatkov na letisku Schönefeld. Na základe toho istého odôvodnenia a s prihliadnutím na obmedzený hospodársky význam prevádzky letiska Tempelhof a na jej obmedzenie, resp. ukončenie, obozretný investor v trhovom hospodárstve nemal žiadny dôvod zohľadniť podmienky platné na letisku Tegel pri určovaní výšky poplatkov na letisku Schönefeld.

7.4.4. *Uplatňovanie zásady investovania v trhovom hospodárstve na dohody medzi letiskom a leteckými dopravcami*

(196) Komisia konštatuje, že v predmetnej veci sa sporné dohody musia vnímať ako súčasť vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov, od ktorej sa očakávalo, že povedie ku kladným hospodárskym výsledkom letiska Schönefeld v strednodobom a dlhodobom horizonte.

(197) Na účely posúdenia, či niektorá z týchto dohôd poskytuje hospodársku výhodu, je potrebné analyzovať, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve k dátumu uzatvorenia dohody očakával, že táto dohoda povedie k vyššiemu zisku, než by bol dosiahnutý bez jej uzatvorenia. Tento vyšší zisk sa meria ako rozdiel medzi očakávanými prírastkovými výnosmi, ktoré budú vytvorené na základe dohody (t. j. rozdiel medzi výnosmi, ktoré by boli dosiahnuté v prípade uzatvorenia dohody, a výnosmi, ktoré by boli dosiahnuté bez uzatvorenia dohody), a očakávanými prírastkovými nákladmi, ktoré vzniknú v dôsledku dohody (t. j. rozdiel medzi nákladmi, ktoré by vznikli v prípade uzatvorenia dohody, a nákladmi, ktoré by vznikli bez tejto dohody), pričom výsledné peňažné toky sa znížia pomocou vhodnej diskontnej sadzby.

(198) V tejto analýze sa ďalej musia zohľadniť všetky relevantné prírastkové výnosy a náklady spojené s transakciou. Jednotlivé prvky (zľavy z letiskových poplatkov, marketingová podpora, iné finančné stimuly) sa nesmú posudzovať samostatne. Ako sa uvádza v rozsudku vo veci *Charleroi*: „V rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je... nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok s cieľom overiť, či sa štátny subjekt a ním ovládaný

([60]) Tento problém vzniká najmä v súvislosti s dohodou so spoločnosťou easyJet z roku 2003, ktorá bola uzatvorená v čase platnosti sadzobníka z roku 2003 a jasne sa odchyľovala od jeho podmienok (pozri odôvodnenie 42). Okrem toho prvá dohoda so spoločnosťou Ryanair, prvá dohoda so spoločnosťou Germanwings a dohody so spoločnosťami Volare a V-Bird, ktoré boli uzatvorené v čase platnosti sadzobníka z roku 2003, obsahovali ustanovenia o výplate grantov, ktoré v tomto sadzobníku neboli stanovené (pozri odôvodnenie 48). Podobne dohody so spoločnosťami Aer Lingus, Icelandair a Norwegian Air Shuttle boli uzatvorené v čase platnosti sadzobníka z roku 2004 a obsahovali ustanovenia o výplate grantov zo strany skupiny FBS na pokrytie časti nákladov na marketing dotknutých dopravcov, ktoré v tomto sadzobníku neboli stanovené (pozri odôvodnenie 49).

([61]) Rozsudok vo veci *Charleroi*, bod 98.

subjekt zohľadňované spoločne správali ako rozumné hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve. Komisia je totiž povinná zohľadniť pri posudzovaní sporných opatrení všetky relevantné skutočnosti a ich kontext…“ ([62])

(199) Očakávané prírastkové výnosy musia zahŕňať najmä výnosy z letiskových poplatkov s prihliadnutím na zľavy a tiež ďalšiu premávku, ktorej vytvorenie sa očakáva na základe dohody, a príjmy, ktoré nesúvisia s leteckou dopravou, ktorých tvorba sa očakáva z ďalšej premávky. Očakávané prírastkové náklady musia zahŕňať najmä všetky prírastkové prevádzkové a investičné náklady, ktoré by nevznikli nebyť dohody, ako aj náklady na marketingovú podporu a ďalšie finančné stimuly.

7.5. **Posúdenie dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 (opatrenie č. 2)**

(200) Dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 bola uzatvorená pred nadobudnutím účinnosti sadzobníka z roku 2004, pôvodne na obdobie 10 rokov a s možnosťou predĺženia o ďalších 10 rokov.

(201) Nemecko predložilo dôkazy o *ex ante* finančných vyhliadkach projektu založených najmä na prognózach skupiny FBS zo 17. decembra 2003, t. j. pred dátumom dohody podpísanej medzi skupinou FBS a spoločnosťou easyJet dňa 19. decembra 2003 (pozri odôvodnenie 42). Skupina FBS predpokladala, že dohoda prinesie zvýšenie prevádzkového zisku v každom roku počas obdobia rokov 2004 až 2012 a že prevádzková rentabilita sa dosiahne v roku 2010.

Tabuľka 9

Prognózy ďalších ziskov skupiny FBS vytvorených v nadväznosti na dohodu so spoločnosťou easyJet z roku 2003 (mil. EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Prevádzkový zisk bez spoločnosti easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dodatočný prevádzkový zisk so spoločnosťou easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Konsolidovaný prevádzkový zisk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(202) Komisia sa domnieva, že tieto prognózy a ich predpoklady boli dobrým základom podpísania dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003.

(203) Prognózy premávky, ktorá sa očakávala od dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003, boli vypočítané na základe počtu lietadiel spoločnosti easyJet, ktoré mali mať časom základňu na letisku Schönefeld, ako sa stanovuje v dohode, a koeficientu zaťaženia […] %, ktorý sa zdá byť hodnoverný vzhľadom na obvyklé koeficienty zaťaženia dosahované nízkonákladovými dopravcami.

(204) V obchodnom pláne boli zohľadnené prognózy všetkých relevantných prírastkových nákladov a výnosov vrátane kategórií výnosov z leteckej dopravy a výnosov, ktoré neplynú z leteckej dopravy, ako aj náklady na finančné stimuly ponúkané spoločnosti easyJet. V prognózach bola zohľadnená najmä ďalšia premávka a lety očakávané od dohody a jej podmienok.

(205) Vykonaním záťažového testu tohto strategického rozhodnutia skupina FBS nakoniec poverila audítorskú spoločnosť […] (ďalej len „druhý znalec“), aby posúdila, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje cieľ ziskovosti, podpísal v roku 2003 takúto dohodu. Toto posúdenie (ďalej len „druhý znalecký posudok“) sa vzťahuje aj na dohody podpísané s ostatnými leteckými dopravcami a bolo dokončené v roku 2007.

(206) Druhý znalec vychádzal vo svojej analýze dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 z prognóz skupiny FBS už uvedených v odôvodnení 158.

(207) Druhý znalec podrobne overil spoľahlivosť prognóz nákladov a výnosov skupiny FBS a na základe informácií dostupných v čase uzatvorenia tejto dohody vykonal úpravy predpokladov skupiny FBS, keď sa nazdával, že neboli primerané.

([62]) Rozsudok vo veci *Charleroi*, bod 59.

(208) Druhý znalec vykonal napríklad úpravu obchodného plánu, do ktorého zahrnul investičné náklady vo výške […] miliónov EUR na vytvorenie ďalších nástupných brán pre spoločnosť easyJet v termináli B. Okrem toho vykonal úpravy na zohľadnenie skutočnosti, že prognózy skupiny FBS vychádzali z pracovnej verzie návrhu dohody so spoločnosťou easyJet, ktorá sa od podpísanej dohody mierne líšila. Druhý znalec tak vykonal v obchodnom pláne úpravy na jeho úplné zosúladenie s podmienkami podpísanej dohody.

(209) Okrem toho vypočítal čistú súčasnú hodnotu („NPV“) dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 k 30. decembru 2003 na obdobie rokov 2004 až 2007, a to na základe prognóz skupiny FBS upravených, ako sa vysvetľuje, v predchádzajúcom texte. NPV časového radu očakávaných prichádzajúcich a odchádzajúcich peňažných tokov je vymedzená ako diskontovaný súčet jednotlivých očakávaných peňažných tokov za dané obdobie. NPV je štandardný nástroj používaný podnikmi na posúdenie ziskovosti projektu. Druhý znalec vypočítal súhrnnú NPV dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 na konci každého roka až do uplynutia platnosti tejto dohody. Na tento účel vypočítal diskontnú sadzbu, ktorá sa mala použiť na diskontovanie peňažných tokov, a to na základe klasického modelu oceňovania kapitálových aktív ([63]), tak aby sa diskontovanou sadzbou skutočne premietali kapitálové náklady skupiny FBS v roku 2003.

(210) Výsledné NPV sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 10

NPV peňažných tokov očakávaných z dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003

Súhrnná NPV na konci roka (hodnota k 30. decembru 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NPV (mil. EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Druhý znalecký posudok.

(211) Tieto NPV sú všetky kladné a potvrdzujú, že uzatvorenie dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 bolo rozumné.

(212) Druhý znalec vo svojej správe uvádza, že skupina FBS v roku 2003, keď posudzovala, či má túto dohodu podpísať, nezohľadnila jej vplyv na letisko BER, tak ako bola pôvodne podpísaná, teda na obdobie 10 rokov s možnosťou predĺženia o ďalších 10 rokov. Ako konštatoval druhý znalec, dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003, tak ako bola pôvodne navrhnutá, sa mala uplatňovať ešte niekoľko rokov po otvorení letiska BER, ktoré bolo naplánované na rok 2011. V tejto dohode boli navyše stanovené podmienky, ktoré boli zjavne výhodnejšie než podmienky predpokladané vo všeobecných poplatkoch plánovaných pre letisko BER pri jeho otvorení. Podľa druhého znalca teda existovalo riziko, že existencia dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003 by mohla vyvolať značný tlak ostatných dopravcov na skupinu FBS, aby znížila rozdiel medzi všeobecnými poplatkami platnými na letisku BER a poplatkami dohodnutými so spoločnosťou easyJet. V roku 2003 to však bolo veľmi vzdialené riziko, ktoré nebolo možné predvídať s istotou, nieto kvantifikovať, vzhľadom na rýchlo sa meniaci vývoj na trhu obchodných činností nízkonákladových dopravcov. Toto riziko sa v skutočnosti nikdy nenaplnilo. V skutočnosti bola totiž dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 nahradená pozmeňujúcou dohodou so spoločnosťou easyJet z roku 2007, ktorá mala uplynúť pri otvorení letiska BER.

(213) V druhom znaleckom posudku sa preto potvrdzuje, že obozretný investor v trhovom hospodárstve by dohodu so spoločnosťou easyJet z roku 2003 uzatvoril.

(214) V závere sa konštatuje, že dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003 nepredstavuje štátnu pomoc.

([63]) Podľa modelu oceňovania kapitálových aktív sa diskontná sadzba „ra“ určí pomocou tohto vzorca:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
kde:
rrf = miera návratnosti cenného papiera bez rizika,
rm = očakávaná miera návratnosti na širokom trhu,
Ba = beta aktíva.

7.6. **Posúdenie dohôd s ostatnými leteckými dopravcami (opatrenie č. 3)**

(215) Rozhodnutia skupiny FBS uzatvoriť dohody so spoločnosťami Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle a Aer Lingus boli takisto založené na *ex ante* prognózach prírastkovej prepravy a prírastkových nákladov a výnosov, z ktorých vyplývalo, že uzatvorenie týchto dohôd bude výhodné.

(216) Pre každú z týchto dohôd bola vypočítaná prognóza očakávanej premávky na základe počtu letov, ktoré sa očakávali z plánovaných činností týchto dopravcov, a na základe rozumných predpokladov o ich koeficientoch zaťaženia. V týchto prognózach boli zohľadnené všetky prognózy relevantných kategórií prírastkových nákladov a prírastkových výnosov vrátane kategórií výnosov z leteckej dopravy a výnosov, ktoré neplynú z leteckej dopravy, a tiež náklady na finančné stimuly ponúkané týmto dopravcom skupinou FBS.

(217) Rovnako ako v prípade dohody so spoločnosťou easyJet z roku 2003, *ex ante* prognózy skupiny FBS boli podrobené záťažovým testom, ktoré vykonal druhý znalec. V záťažových testoch sa zistilo, že podpísanie dohôd s týmito leteckými dopravcami by stále viedlo k prírastkovým výnosom, ktoré by boli vyššie než prírastkové náklady, a to za každý rok každej dohody po celý čas ich trvania (napriek iným, konzervatívnejším záverom). Na dosiahnutie tohto záveru druhý znalec vykonal analýzu každej dohody na základe upravených prognóz, ktoré boli úplne v súlade s metodikou opísanou v oddieloch 7.4.4 a 7.5. Druhý znalec vychádzal pri preskúmaní a úpravách výlučne z údajov a prognóz, ktoré boli dostupné skupine FBS v čase posudzovania možnosti uzatvoriť danú dohodu.

(218) V nasledujúcej tabuľke 11 sú uvedené *ex ante* NPV, ktoré vypočítal druhý znalec pre osem z deviatich dohôd, ktorých sa to týkalo v čase, keď boli uzatvorené, a to za obdobie, počas ktorého sa mali uplatňovať:

Tabuľka 11

NPV dohôd medzi skupinou FBS a jednotlivými nízkonákladovými dopravcami

Letecký dopravca/dohoda	Obdobie, počas ktorého mala dohoda platiť	NPV počas trvania dohody (EUR)
Ryanair (prvá dohoda)	1. mája 2003 – 30. apríla 2004	[…]
Ryanair (druhá dohoda)	1. mája 2003 – 30. apríla 2008	[…]
Germanwings (prvá dohoda)	26. októbra 2003 – 31. októbra 2006	[…]
Germanwings (druhá dohoda)	1. mája 2004 – 30. apríla 2008	[…]
Volare	26. októbra 2003 – 31. marca 2007	[…]
Icelandair	6. júna 2004 – 31. marca 2009	[…]
Norwegian Air Shuttle	29. marca 2004 – 31. marca 2009	[…]
Aer Lingus	30. marca 2004 – 31. marca 2009	[…]

Zdroj: Druhý znalecký posudok.

(219) Ako vyplýva z tejto tabuľky, všetky NPV sú kladné. Pre obozretného investora v trhovom hospodárstve, ktorý sleduje perspektívy ziskovosti, by preto bolo rozumným riešením súhlasiť s podmienkami týchto dohôd k dátumu ich podpísania.

(220) Pre dohodu so spoločnosťou V-Bird ([64]) nebol vykonaný výpočet NPV. Druhý znalec poukázal na to, že pre túto dohodu nebol k dispozícii *ex ante* obchodný plán. Podmienky tejto dohody sú však veľmi podobné podmienkam dohody so spoločnosťou Volare. Obe dohody boli podpísané takmer súčasne a na podobné obdobie (dohoda so spoločnosťou Volare na tri a pol roka a dohoda so spoločnosťou V-Bird na štyri roky). V týchto dohodách bola stanovená platnosť sadzobníka z roku 2003 na stanovenie letiskových poplatkov, ako aj platba rovnakého stimulačného grantu (vo výške […] miliónov EUR) pre spoločnosť Volare a spoločnosť V-Bird. Prevádzkové podmienky stanovené v oboch dohodách sa týkali veľmi podobného počtu letov a rovnakého typu lietadiel. Okrem toho v čase uzatvorenia týchto dohôd bolo rozumné predpokladať, že obidvaja leteckí dopravcovia budú mať podobný koeficient zaťaženia. Prírastková preprava očakávaná od oboch dohôd bola teda porovnateľná.

([64]) Ide o jedinú dohodu s nízkonákladovým dopravcom, na ktorú sa vzťahuje formálne vyšetrovacie konanie, ktorá však nie je uvedená v tabuľke 11.

A napokon od oboch dohôd sa dalo očakávať, že povedú k podobným prírastkovým prevádzkovým nákladom pre skupinu FBS. Na základe podobnosti medzi týmito dvoma dohodami bolo rozumné konštatovať, že dohoda so spoločnosťou V-Bird prešla testom investovania v trhovom hospodárstve.

(221) V každom prípade spoločnosť V-Bird ukončila svoju činnosť 8. októbra 2004 a podala návrh na konkurz, ktorý bol prijatý 18. októbra 2004. Spoločnosť V-Bird ukončila likvidáciu začiatkom januára 2005. Preto už neexistuje podnik, ktorý by mal prospech, či už priamy, alebo nepriamy, z akejkoľvek potenciálnej štátnej pomoci zahrnutej v dohode so spoločnosťou V-Bird.

(222) Vzhľadom na uvedené skutočnosti žiadna z dohôd uvedených v tabuľke 6 nepredstavuje štátnu pomoc.

7.7. **Posúdenie nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004 (opatrenie č. 4)**

(223) Určité zainteresované strany zastávajú názor, že nájomnou zmluvou so spoločnosťou easyJet z roku 2004 bolo spoločnosti easyJet udelené výhradné používanie terminálu B na letisku Schönefeld a ostatným leteckým dopravcom bol odopretý prístup do tohto terminálu.

(224) Ako sa uvádza v odôvodnení 55, od roku 2004 do roku 2007 mala spoločnosť easyJet prenajatých približne […] m^2 kancelárskych priestorov a odbavovacích pultov, resp. […] z celkovej podlahovej plochy terminálu B. Verejné priestory terminálu B (chodby, haly, kaviareň) boli prístupné aj pre cestujúcich iných leteckých dopravcov než easyJet vzhľadom na fyzické spojenie medzi terminálom B a terminálom A.

(225) Pridelenie odbavovacích priestorov konkrétnemu leteckému dopravcovi a udelenie práv na používanie značky a reklamu tomuto leteckému dopravcovi v bezprostrednom okolí týchto priestorov je bežnou obchodnou praxou na európskych a medzinárodných letiskách a takéto dohody sú značne rozšírené.

(226) Najmä v prípadoch, keď letecký dopravca alebo aliancia leteckých dopravcov prepravuje z daného letiska/na dané letisko značný počet cestujúcich, z prevádzkového (a teda z obchodného) hľadiska je pre nich rozumné sústrediť svoju činnosť v priestoroch jedného terminálu. Tým sa optimalizujú prevádzkové procesy letiska aj leteckého dopravcu.

(227) Prevádzkovateľ letiska preto nemusí nevyhnutne poskytnúť leteckému dopravcovi hospodársku výhodu tým, že mu udelí výhradné používanie všetkých odbavovacích pultov a kancelárskych priestorov v termináli. To by možno mohlo nastať len vtedy, ak by prevádzkovateľ letiska udelil výhradné používanie priestorov, ktoré presahujú potreby dopravcu (čím by bránil ostatným leteckým dopravcom používať dostupnú kapacitu), alebo by si účtoval nezvyčajne nízky nájom. Ako je uvedené ďalej, nájomná zmluva so spoločnosťou easyJet z roku 2004 nespĺňa žiadnu z týchto podmienok.

(228) Od chvíle, keď spoločnosť easyJet začala letovú prevádzku na letisku Schönefeld, stala sa leteckým dopravcom s výrazným dominantným postavením. V rokoch 2004 až 2007 prepravila […] % až […] % všetkých cestujúcich na letisku Schönefeld. Už v roku 2003 sa predpokladalo, že spoločnosť easyJet bude zďaleka najväčším dopravcom z hľadiska premávky. Vzhľadom na zmluvný záväzok spoločnosti easyJet zriadiť na letisku Schönefeld základňu pre vymedzený počet lietadiel bola skupina FBS skutočne schopná predpokladať zodpovedajúci vysoký počet cestujúcich už od samého začiatku prevádzky spoločnosti easyJet.

(229) Podľa Medzinárodnej organizácie civilného letectva bola kapacita terminálu B 600 000 cestujúcich za rok, čo je výrazne menej než počet cestujúcich, ktorých mala podľa očakávaní prepraviť spoločnosť easyJet z letiska Schönefeld, resp. na toto letisko, od roku 2004 ([…] miliónov ([65])). Je teda zrejmé, že prostredníctvom nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004 sa skupina FBS nepustila do žiadnej stratégie „hromadenia kapacít“, ktorá by mala zabrániť ostatným leteckým dopravcom konkurovať spoločnosti easyJet na letisku Schönefeld. V roku 2006 bolo v termináli B vybavených […] miliónov cestujúcich, t. j. viac než dvojnásobok teoretickej kapacity, bez akýchkoľvek väčších technických zmien. Schopnosť vybaviť také veľké množstvo cestujúcich umožnilo najmä použitie zariadení terminálu jediným dopravcom, čo umožnilo optimalizovať toky cestujúcich.

(230) Pokiaľ ide o sadzbu nájomného, nemá zmysel porovnávať nájomné na rozličných letiskách vzhľadom na rozdiely v ich kapacite, trhových podmienkach a kvalite zariadení. Nájomné, ktoré platila spoločnosť easyJet, bolo v skutočnosti v súlade s rozpisom poplatkov účtovaných skupinou FBS za prenájom a spoločnosti nebola poskytnutá žiadna zľava.

(231) Spoločnosť easyJet platila […] EUR za m^2 odbavovacích priestorov a […] EUR za m^2 kancelárskych priestorov v termináli B. Podobné poplatky boli dohodnuté s ostatnými leteckými dopravcami za podobné zariadenia v ostatných termináloch. Napríklad spoločnosť Germanwings takisto platila […] EUR za m^2 odbavovacích priestorov v termináli A. Spoločnosti Aeroflot bolo účtovaných […] EUR za m^2 kancelárskych priestorov v termináli A. Spoločnosť Condor mala prenajaté kancelárske priestory v termináli B pred spoločnosťou easyJet a za rovnaký druh priestorov v termináli B platila nižšie nájomné. Zatiaľ čo spoločnosť easyJet platila […] EUR za m^2 kancelárskych priestorov, spoločnosti Condor bolo účtovaných len […] EUR za m^2.

([65]) Druhý znalecký posudok, tabuľka 2, s. 22

(232) Tento typ porovnania je vhodný na posúdenie existencie hospodárskej výhody v rámci nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004. Na rozdiel od zmluvy, ktorou sa upravuje celá prevádzka leteckého dopravcu na letisku a jeho hlavné finančné vzťahy s letiskom ([66]), nájomná zmluva na odbavovacie pulty a kancelárske priestory sa v skutočnosti týka poskytovania prístupu k zariadeniam, ktoré sa môžu vo všeobecnosti považovať za relatívne bežné, prinajmenšom v rámci daného letiska. Okrem toho nájomné v takýchto zmluvách predstavuje malé sumy v porovnaní s letiskovými poplatkami, marketingovou podporou a ďalšími finančnými stimulmi. Prevádzkovateľ letiska preto nie je významne motivovaný, aby stanovil na mieru šité nájomné ani aby sa snažil vyťažiť z rokovaní s leteckými dopravcami čo najvyššie nájomné. Obchodným záujmom prevádzkovateľa letiska je skôr koncentrovať prevádzky daného leteckého dopravcu na jednom mieste s cieľom zabezpečiť prevádzkovú efektivitu v prospech svojho klienta najmä tam, kde – ako je to v prípade skupiny FBS – sa snaží prilákať leteckých dopravcov a presvedčiť ich, aby zvýšili svoju premávku.

(233) Preto na rozdiel od tvrdení tretích strán by nevyhnutne nemalo zmysel prideľovať priestory leteckým dopravcom na základe výziev na predkladanie ponúk. Takáto prax sa skutočne zdá byť veľmi nezvyčajná na európskych letiskách. Od racionálne uvažujúceho prevádzkovateľa letiska, ktorý sleduje cieľ ziskovosti, sa očakáva, že pre každého hlavného leteckého dopravcu pôsobiaceho na letisku nájde vhodné priestory z hľadiska kapacity a ďalších charakteristík, za ktoré si bude účtovať primerané nájomné v súlade s obvyklou praxou na letisku.

(234) Z týchto dôvodov výška nájomného neposkytuje hospodársku výhodu, ak je v podstate v súlade s nájomným, ktoré sa účtuje iným leteckým dopravcom na danom letisku. To je prípad nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004.

(235) Pre prevádzkovateľa letiska je navyše rozumné uzatvárať takéto zmluvy na obdobie, ktoré je v súlade s obdobím trvania „hlavnej“ zmluvy, v ktorej sa upravuje prevádzka leteckého dopravcu na danom letisku. To je prípad nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004.

(236) Pokiaľ ide o zariadenie na manipuláciu s batožinou, systémy zavedené v termináli A a termináli B sú z technického hľadiska totožné až na jeden aspekt – zariadenie v termináli B má zabudovaný röntgenový prístroj. Tento röntgenový prístroj bol nainštalovaný na žiadosť nemeckej federálnej polície. V opačnom prípade by prevádzková licencia terminálu B bola zrušená. Technické vybavenie zariadenia na manipuláciu s batožinou v termináli B neposkytuje spoločnosti easyJet žiadnu prevádzkovú výhodu, ako napr. rýchlejšie a plynulejšie nakladanie/vykladanie batožiny. Ponúka skôr integrovaný spôsob vykonávania röntgenových kontrol, čo však nemá žiadny vplyv na postupy leteckého dopravcu pri registrácii cestujúcich a batožiny pred odletom.

(237) V skutočnosti tento integrovaný bezpečnostný systém spôsobuje spoločnosti easyJet len prevádzkové ťažkosti. Ak sa pri kontrole batožiny cestujúceho zistí problém, ktorý si vyžaduje manuálnu kontrolu, cestujúci musí byť odvolaný späť do bezpečnostnej zóny v termináli B. Lenže v tom čase je cestujúci už v odletovej hale a musí byť o situácii informovaný a privedený naspäť. Ide o komplikovaný postup, ktorý znamená, že najneskorší čas, ktorý sa požaduje na letisku Schönefeld na zaregistrovanie sa cestujúcich pred odletom v termináli B, je minimálne 30 minút. Spoločnosť easyJet v súčasnosti používa 40-minútový časový limit, pretože inak by nemala záruku včasného ukončenia registrácie cestujúcich pred odletom. Naopak, v termináli A neexistujú žiadne takéto obmedzenia. Bežnou praxou je tu lehota 20 minút pred odletom lietadla, ktorá nepredstavuje žiadne technické problémy.

(238) Ďalší problém súvisí s tým, že zariadenia na manipuláciu s batožinou v termináli B a v termináli A majú odlišnú citlivosť na technické poruchy. V dôsledku integrovanej bezpečnostnej technológie, ktorá je zložitejšia, v období od mája do decembra 2004 pracovalo zariadenie na manipuláciu s batožinou v termináli B počas […] % prevádzkového času, zatiaľ čo zariadenie v termináli A bolo v prevádzke počas […] % prevádzkového času.

(239) Zo všetkých uvedených skutočností sa dospelo k záveru, že žiadne z ustanovení nájomnej zmluvy so spoločnosťou easyJet z roku 2004 neznamenalo poskytnutie hospodárskej výhody pre spoločnosť easyJet. Táto zmluva preto nepredstavuje štátnu pomoc,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Nasledujúce opatrenia, ktoré Nemecko poskytlo spoločnostiam uvedeným v písmenách a) až l), nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie:

a) zmluva o kontrole a prevode zisku uzatvorená 6. augusta 1992 medzi spoločnosťou Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH a spoločnosťou Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

b) zmluva uzatvorená 19. decembra 2003 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou easyJet Airline Company Ltd;

([66]) Ako je dohoda so spoločnosťou easyJet z roku 2003.

c) zmluva uzatvorená 31. marca 2003 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Ryanair Limited;

d) zmluva uzatvorená 28. apríla 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Ryanair Limited;

e) zmluva uzatvorená 14. októbra 2003 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Germanwings GmbH;

f) zmluva uzatvorená 23. decembra 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Germanwings GmbH;

g) zmluva uzatvorená 22. októbra 2003 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Volare Airlines S.p.A.;

h) zmluva uzatvorená 3. novembra 2003 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou V-Bird Airlines B.V.;

i) zmluva uzatvorená 6. júna 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Icelandair Reykjavik Airport;

j) zmluva uzatvorená 17. mája 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Norwegian Air Shuttle AS;

k) zmluva uzatvorená 13. mája 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou Aer Lingus Limited;

l) nájomná zmluva uzatvorená v marci 2004 medzi spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a spoločnosťou easyJet Airline Company Ltd o používaní určitých oblastí a zariadení v priestoroch terminálu B letiska Schönefeld.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 20. februára 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda