II

*(Nezakonodajni akti)*

# SKLEPI

## SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/506

**z dne 20. februarja 2014**

**o ukrepih, ki jih je Nemčija izvedla v zvezi z družbo Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in različnimi letalskimi prevozniki – SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)**

*(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 868)*

**(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

### 1. POSTOPEK

(1) Komisija je med letoma 2003 in 2006 prejela pritožbe različnih strani, ki so trdile, da so nekateri letalski prevozniki in upravljavec letališča Berlin Schönefeld (v nadaljnjem besedilu: letališče Schönefeld) morda prejeli nezakonito državno pomoč za svoje dejavnosti na navedenem letališču.

(2) Komisija je z dopisom z dne 17. avgusta 2006 Nemčijo pozvala, naj posreduje zadevne informacije. Nemčija je tej zahtevi ugodila z dopisom z dne 20. decembra 2006.

(3) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) Nemčiji sporočila, da bo glede navedenih ukrepov začela postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Komisija je hkrati sprejela odredbo o predložitvi podatkov na podlagi člena 10(3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([3]) za vse dokumente, podatke in informacije, ki jih potrebuje za oceno, ali zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč.

(4) Nemčija je svoja stališča Komisiji predložila 4. oktobra 2007 in jih 3. marca 2008 dopolnila z dodatnimi dokumenti.

([1]) Člena 87 oziroma 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Člena sta vsebinsko enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kjer je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

([2]) UL C 257, 30.10.2007, str. 16.

([3]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

(5) Sklep Komisije o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 30. oktobra 2007 ([4]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj svoje pripombe glede zadevnih ukrepov predložijo v enem mesecu od datuma objave.

(6) Komisija je prejela pripombe več zainteresiranih strani. Komisija je 16. januarja in 20. februarja 2008 te pripombe posredovala Nemčiji. Nemčija je z dopisom z dne 15. maja 2008 predložila svoja stališča o pripombah zainteresiranih strani. Komisija je nato 31. avgusta 2009 zahtevala dodatne informacije. Nemčija je tej zahtevi ugodila v treh fazah, in sicer 28. septembra, 12. oktobra in 28. oktobra 2009. Komisija je 4. aprila 2011 Nemčijo ponovno zaprosila za informacije. Nemčija je v odgovor 19. maja 2011 predložila nova stališča in dodatne dokumente. Komisija je 10. oktobra 2011 Nemčiji posredovala dodatna stališča, ki jih je prejela od zainteresiranih strani. Nemčija je pripombe na ta stališča predložila 7. novembra 2011. Na nov zahtevek Komisije za informacije z dne 17. januarja 2012 je odgovorila 14. februarja 2012.

## 2. **SPLOŠNO OZADJE**

(7) Po združitvi Nemčije leta 1990 se je Berlin zaradi dolgoletne delitve na vzhodni in zahodni del glede zračnega prometa znašel v prav posebnem položaju. Letališči v središču mesta, tj. Berlin Tegel (v nadaljnjem besedilu: letališče Tegel) in Berlin Tempelhof (v nadaljnjem besedilu: letališče Tempelhof), sta v nekdanjem Zahodnem Berlinu. Letališče Schönefeld je v nekdanjem Vzhodnem Berlinu na meji med deželama (*Länder*) Berlin in Brandenburg.

(8) Letališče Tempelhof se je odprlo leta 1923, zaradi kratke pristajalne steze pa so ga lahko uporabljali le majhni zrakoplovi. Tega letališča ni bilo mogoče zlahka posodobiti, saj je na spomeniško zaščitenem zgodovinskem območju, njegova razširitev pa zaradi stanovanjskih območij, ki ga obdajajo, ni bila mogoča. Letališče Tempelhof je prenehalo delovati 30. oktobra 2008.

(9) Letališče Tegel, ki je bilo zgrajeno zaradi preskrbe Berlina prek zračnega prevoza med sovjetsko blokado, se je odprlo leta 1948. Od leta 1968 so številni letalski prevozniki svoje dejavnosti z letališča Tempelhof preselili na letališče Tegel, saj letališče Tempelhof ni bilo primerno za reaktivne zrakoplove. Letališče Tegel je bilo od leta 1975 glavno berlinsko potniško letališče. V začetku 90. let prejšnjega stoletja je v prometnih konicah doseglo največjo zmogljivost. Znatnim omejitvam zmogljivosti se je bilo mogoče dolgoročno izogniti le s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze in izgradnjo večjega terminala. To pa ni bilo mogoče, saj je letališče Tegel, podobno kot letališče Tempelhof, v središču mesta, obdajajo pa ga stanovanjska območja in dovozne ceste. Vsako povečanje zračnega prometa na letališču Tegel bi pomenilo tudi večjo obremenitev s hrupom za lokalne prebivalce.

(10) Letališče Schönefeld se je odprlo leta 1946 po ukazu sovjetske vojaške uprave v Nemčiji. Prvotno je bilo vojaško letališče, ki so ga uporabljali tudi komercialni letalski prevozniki, kot je Aeroflot in pozneje tudi vzhodnonemški zračni prevoznik Interflug. Do spremembe političnih razmer v Nemčiji leta 1990 je bilo večkrat razširjeno. Zasnovano je bilo kot vojaško letališče, zato ni ustrezalo potrebam sodobnega komercialnega zračnega prometa. Letališče po spremembi političnih razmer tudi ni bilo več v dobrem stanju. Posodobiti ga je bilo treba v skladu z zahodnoevropskimi varnostnimi standardi, zato so bile v 90. letih prejšnjega stoletja potrebne znatne naložbe. Poleg tega je letališče Schönefeld od središča mesta bolj oddaljeno kot letališči Tempelhof in Tegel, zato za nekatere kategorije potnikov in letalskih prevoznikov ni bilo tako zanimivo kot ti dve letališči.

(11) Tri berlinska letališča so zaradi zgodovinskih razlogov prvotno upravljale tri različne družbe. Z združitvijo Nemčije so se združile v en sam holding, tj. Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (v nadaljnjem besedilu: holding BBF), ki je bil v skupni lasti dežel Berlin in Brandenburg (vsaka 37 %) in nemške zvezne vlade (26 %). Ta holding je imel do leta 2003 v lasti dve odvisni družbi, in sicer Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (v nadaljnjem besedilu: družba BFG), ki je upravljala letališči Tegel in Tempelhof, in Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FBS), ki je upravljala letališče Schönefeld. Holding BBF se je oktobra 2003 združil z družbo FBS, ki je s tem postala lastnica družbe BFG. Družba FBS se je 1. januarja 2012 preimenovala v Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FBB).

(12) V 90. letih prejšnjega stoletja je zaradi splošno pričakovanega povečanja zračnega prometa v Berlin in iz njega (glej preglednico 1), delno zaradi njegove ponovne razglasitve za glavno mesto Nemčije, kmalu postalo jasno, da je treba učinkoviteje izkoristiti obstoječo letališko zmogljivost, ki je bila zaradi pretekle politične razdelitve mesta takrat porazdeljena na celotno aglomeracijo Berlin.

([4]) Glej opombo 2.

*Preglednica 1*

**Promet na berlinskih letališčih (v milijonih potnikov)**

| Leto | Schönefeld | Tegel | Tempelhof |
|---|---|---|---|
| 1991 | 1,1 | 6,7 | ni podatka |
| 1992 | 1,4 | 6,6 | ni podatka |
| 1993 | 1,6 | 7 | 1,1 |
| 1994 | 1,8 | 7,2 | ni podatka |
| 1995 | 1,9 | 8,2 | ni podatka |
| 1996 | 1,8 | 8,3 | ni podatka |
| 1997 | 1,9 | 8,6 | ni podatka |
| 1998 | 1,9 | 8,8 | 0,9 |
| 1999 | 1,9 | 9,5 | ni podatka |
| 2000 | 2,1 | 10,3 | ni podatka |
| 2001 | 1,9 | 9,9 | ni podatka |
| 2002 | 1,6 | 9,1 | ni podatka |
| 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 | zaprto |
| 2010 | 7,3 | 15,0 | zaprto |
| 2011 | 7,1 | 16,9 | zaprto |
| 2012 | 7,1 | 18,2 | zaprto |

*Vir:* Podatki iz sklepa Komisije v zvezi z državno pomočjo v zadevi NN 25/09 (ex N 167/09) – Nemčija – Financiranje mednarodnega letališča Berlin Brandenburg (UL C 179, 1.8.2009, str. 5), posodobljeni s podatki iz letnih poročil družbe FBB.

(13) Na tej podlagi se je o skupnem letališču za območje Berlin-Brandenburg razpravljalo takoj po združitvi Nemčije. Na podlagi napovedi o številu potnikov na berlinskih letališčih se je predvidevalo, da bi bilo učinkovito obvladovanje povečanega zračnega prometa mogoče le z enim samim, primerno velikim letališčem, opremljenim z najnovejšo tehnologijo.

(14) Načrtovanje gradnje skupnega berlinskega letališča se je začelo januarja 1992. V tem okviru je bilo 20. junija 1993 objavljeno, da so bila za možne lokacije novega letališča izbrana tri območja, in sicer območje južno od letališča Schönefeld in dve drugi območji (letališči Sperenberg in Jüterborg). Letališči Tegel in Tempelhof se za potencialno primerni nista šteli iz dveh razlogov, in sicer zaradi negativnega učinka teh dveh letališč v središču mesta na lokalne prebivalce (zlasti zaradi hrupa) in dejstva, da ju ne bi bilo mogoče toliko razširiti, da bi bili primerni za

novo skupno berlinsko letališče. V končni analizi je bilo izbrano letališče Schönefeld, ker je razmeroma blizu središču mesta, čeprav je zunaj njega, ter ima dobre cestne in železniške povezave. Zato je bila sprejeta odločitev o razširitvi in posodobitvi obstoječega letališča Schönefeld, ki bi postalo glavno berlinsko letališče z imenom Berlin-Brandenburg Willy Brandt (v nadaljnjem besedilu: letališče BER), hkrati pa bi se tudi zaprli letališči Tegel in Tempelhof. Ta odločitev je postala uradna s sporazumom, ki so ga nemška zvezna vlada ter deželi Berlin in Brandenburg podpisale 28. maja 1996.

(15) Delničarji holdinga BBF so izvedbo projekta letališča BER načrtovali prek zasebnega lastnika in upravljavca letališča. Leta 1997 je bila sprejeta odločitev o začetku postopka privatizacije, s katero bi se vse delnice v holdingu BBF prodale zasebnemu vlagatelju, koncesija za letališče pa bi bila dodeljena prihodnjemu kupcu.

(16) Vendar se obstoječi delničarji holdinga BBF niso mogli dogovoriti z nobenim ponudnikom. Javni lastniki so zato leta 2003 razglasili, da je bil postopek privatizacije neuspešen in da se bo letališče BER zgradilo s pomočjo javnih delničarjev ([5]).

## 3. OPIS UKREPOV IN NJIHOVEGA OZADJA

### 3.1 Pogodba o prenosu nadzora in dobička

(17) Holding BBF in družba BFG sta 6. avgusta 1992 podpisala pogodbo o prenosu nadzora in dobička (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*). Ta pogodba naj bi prvotno trajala 5 let s tihim podaljšanjem za dve leti, razen če bi se kateri od podpisnikov odločil, da jo z enoletnim odpovednim rokom prekine. Podobno pogodbo je holding BBF podpisal tudi z družbo FBS. Po nemški zakonodaji je pogodba o prenosu nadzora in dobička med družbo in njegovo odvisno družbo dogovor, na podlagi katerega matična družba nadzoruje upravljanje odvisne družbe, ta pa mora svoje dobičke in izgube prenesti na matično družbo. V praksi se na podlagi takšnega dogovora dobički in izgube matične družbe in odvisne družbe seštejejo in ustrezno obdavčijo. Zaradi pogodb o prenosu nadzora in dobička, sklenjenih med holdingom BBF in njegovima odvisnima družbama, so se te različne družbe za namene davka od odhodka pravnih oseb štele za enoten obdavčljiv subjekt.

(18) Pravice in obveznosti holdinga BBF na podlagi pogodbe o prenosu nadzora in dobička, sklenjene z družbo BFG dne 6. avgusta 1992, so se leta 2003 zaradi združitve holdinga BBF in družbe FBS prenesle na družbo FBS. Poleg tega pogodba o prenosu nadzora in dobička med holdingom BBF in družbo FBS za združitev ni bila več pomembna. Ta pogodba zato v tem sklepu ne bo nadalje obravnavana.

(19) V praksi je pogodba o prenosu nadzora in dobička z dne 6. avgusta 1992 med holdingom BBF in družbo BFG (v nadaljnjem besedilu: pogodba o prenosu nadzora in dobička) pomenila, da so se izgube, ustvarjene z delovanjem letališča Schönefeld, vsaj v nekaterih letih nadomestile z dobičkom, ustvarjenim z delovanjem letališča Tegel.

(20) Dejansko je imelo letališče Schönefeld izgube iz poslovanja vsaj do leta 2006, kot je prikazano v naslednji preglednici, v katero sta navedena EBITDA ([6]) in EBIT ([7]) letališča v letih od 2003 do 2006 na podlagi stroškov in prihodkov, ki so neposredno povezani s delovanjem tega letališča:

*Preglednica 2*

**EBITDA in EBIT letališča Schönefeld v letih od 2003 do 2006**

| EBITDA/EBIT (v milijonih EUR) | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|
| EBITDA | […] ([1]) | […] | […] | […] |
| EBIT | […] | […] | […] | […] |

([1]) Navajanje poslovnih skrivnosti v smislu Sporočila Komisije C(2003) 4582 z dne 1. decembra 2003 o poklicni skrivnosti v odločbah o državni pomoči (UL C 297, 9.12.2003, str. 6).
*Vir:* Priloga 19 k pripombam Nemčije z dne 4. oktobra 2007, predloženim po začetku formalnega postopka preiskave.

([5]) Glej *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 23.5.2003, št. 119, str. 16 (http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html).
([6]) Dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo.
([7]) Dobiček pred odbitkom obresti in davkov.

(21) Vendar zaradi slabega poslovanja letališča Schönefeld ni bila vprašljiva uspešnost poslovanja skupine, ki so jo sestavljali družba FBS, družba BFG in do leta 2003 njihov holding BBF (v nadaljnjem besedilu: skupina FBS). Skupina FBS je vedno ustvarila zadostna lastna finančna sredstva ali na trgu pridobila potrebno financiranje. Kolikor je Komisija seznanjena, je skupina FBS javno financiranje iz zunanjih virov pridobila le v zvezi s financiranjem projekta letališča BER, kar je Komisija odobrila ([8]).

(22) To je bilo mogoče zlasti zaradi razmeroma dobre gospodarske uspešnosti letališča Tegel, ki je ublažila negativen učinek izgub letališča Schönefeld iz poslovanja na skupino FBS. Letališče Tegel je bilo med letoma 1990 in 2005 v nasprotju z letališčema Schönefeld in Tempelhof sodobno letališče, ki so ga uporabljali glavni mednarodni nacionalni letalski prevozniki, ki so leteli v Berlin, za nekatere kategorije potnikov in letalskih prevoznikov pa je bilo najbolj zanimivo letališče aglomeracije Berlin. Poleg tega se je potniški zračni promet med letoma 1990 in 2005 na splošno povečeval, to pa je koristilo skupini FBS kot celoti.

(23) Iz preglednice 1 je razvidno, da je število potnikov na letališču na leto enakomerno naraščalo v 90. letih prejšnjega stoletja in od leta 2004. Na letališču Schönefeld je število potnikov na leto naraščalo zlasti v prvi polovici 90. let prejšnjega stoletja (z 1,1 milijona na 1,9 milijona potnikov v letih od 1991 do 1995), v drugi polovici pa je zastalo ter med letoma 2000 in 2003 upadalo (z 2,1 milijona na 1,7 milijona potnikov na leto). Med letoma 1991 in 2003 je večina rasti prometa v Berlinu v absolutnem smislu pripadla letališču Tegel, ne pa letališču Schönefeld. Število potnikov na leto na letališču Schönefeld se je v navedenem obdobju povečalo za 600 000, na letališču Tegel pa celo za 4,4 milijona. Promet se je med letoma 2003 in 2012 na obeh letališčih še naprej večal: kot je navedeno v preglednici 1, se je promet na letališču Schönefeld povečal za 417 % (z 1,7 milijona na 7,1 milijona potnikov na leto), na letališču Tegel pa za 63 % (z 11,1 milijona na 18,2 milijona potnikov na leto). V nasprotju z obdobjem 1991–2003 je bila rast prometa v absolutnem smislu na obeh letališčih skoraj enaka, kar v relativnem smislu pomeni, da je bila rast letališča Schönefeld precej večja od rasti letališča Tegel.

### 3.2 **Seznam letaliških pristojbin na letališču Schönefeld**

(24) Skupina FBS je v 90. letih prejšnjega stoletja poskušala spodbuditi letalske prevoznike, da bi svoje dejavnosti z letališča Tegel, ki je delovalo blizu polne zmogljivosti, preselili na letališče Schönefeld, ki je bilo premalo izkoriščeno ([9]). Cilj je bil rešiti težavo s preobremenjenostjo na letališču Tegel in optimizirati izkoriščenost zmogljivosti letališča Schönefeld. V ta namen je navezala stik z letalskimi prevozniki, ki so že opravljali lete z letališč Tegel in Tempelhof, in letalskimi prevozniki, ki z enega od berlinskih letališč še niso opravljali letov. Zanimanje je pokazalo več prevoznikov, ki pa svojih dejavnosti na koncu niso preselili na letališče Schönefeld iz tržnih razlogov, zlasti zaradi odsotnosti ključnega najemnika ([10]) na letališču Schönefeld. Poleg tega infrastruktura letališča Schönefeld ni bila tako sodobna kot na letališču Tegel, te pomanjkljivosti pa privlačne letališke pristojbine ali druge finančne spodbude niso izravnale. Na splošno je bil poskus, da se nekaj prometa z letališča Tegel preseli na letališče

([8]) To zagotavljanje javnega financiranja je Komisija odobrila kot združljivo pomoč. Glej sklepa Komisije v zvezi z državno pomočjo v zadevah NN 25/09 (ex N 167/09) in SA.35378 (12/N) (UL C 36, 8.2.2013, str. 10) – Nemčija – Financiranje mednarodnega letališča Berlin Brandenburg.

([9]) Nemčija je predložila naslednje informacije: (i) zmogljivost letališča Schönefeld je v letih 2003 in 2004 znašala 4,5 milijona potnikov na leto, leta 2005 pa je dosegla 7 milijonov potnikov na leto (v primerjavi s prometom v letih 2003, 2004 oziroma 2005, ko je obsegal 1,7 milijona, 3,3 milijona oziroma 5 milijonov potnikov); (ii) zmogljivost letališča Tegel je v letih 2003 in 2004 znašala 9,5 milijona potnikov na leto, leta 2005 pa je dosegla 11,5 milijona potnikov (v primerjavi s prometom v letih 2003, 2004 oziroma 2005, ko je obsegal 11,1 milijona, 11 milijonov oziroma 11,5 milijona potnikov). Zmogljivost letališča je težko meriti, saj je odvisna od največje zmogljivosti različnih elementov infrastrukture, ki niso vedno ustrezno merjeni v smislu največjega števila potnikov, ampak so včasih merjeni tudi v smislu največjega števila premikov zrakoplovov. Poleg tega je v primerih, ko je merilo število potnikov, največja zmogljivost v obliki omejitve potniškega prometa na uro, ne pa v obliki največjega števila potnikov na leto. Potniški promet je namreč precej različen glede na konične in nekonične ure in dneve, lahko pa se spreminja tudi glede na sezono. Navedene informacije zato ne zajemajo popolnoma izkoriščenosti zmogljivosti letališč Schönefeld in Tegel. Poleg tega lahko letališča v nekaterih primerih delujejo prek svoje teoretične zmogljivosti (na primer zabeležijo več potnikov, kot je največji pretok na uro), kar pa lahko pomeni tudi slabše pogoje (dolge čakalne dobe, zamude itd.). Ni pa sporno, da je v ocenjevanem obdobju letališče Tegel delovalo blizu polne zmogljivosti, letališče Schönefeld pa je bilo premalo izkoriščeno.

([10]) Ključni najemnik je vodilni letalski prevoznik (glede prometa), ki je zelo cenjen in priznan, zato na letališče privabi druge letalske prevoznike, zaradi česar se poveča promet.

Schönefeld in na slednjega privabijo letalski prevozniki, ki iz Berlina še niso leteli, takrat v večji meri neuspešen. To dokazuje dejstvo, kot je bilo že navedeno, da se je promet na letališču Tegel med letoma 1991 in 2003 povečal za 4,4 milijona potnikov, na letališču Schönefeld v istem obdobju pa le za 600 000 potnikov.

(25) Na podlagi tega so se iskale strateške rešitve, ki bi čim bolj izboljšale gospodarski položaj letališča Schönefeld pred začetkom delovanja letališča BER. Začasno zaprtje letališča kot možnost ni bilo upoštevano. Strateške rešitve so med drugim obravnavale višino letaliških pristojbin in njihovo določanje z namenom, da se privabi dodaten promet.

(26) V Nemčiji se cene infrastrukturnih storitev, ki jih letališče zagotavlja letalskim prevoznikom, določijo na podlagi seznama pristojbin posameznega letališča, kot je objavljen v publikaciji *Nachrichten für Luftfahrer*, tj. nemški uradni publikaciji na področju zračnega prevoza. Vsako letališče pripravi svoj seznam pristojbin, ki ga predloži pristojnim organom za civilno letalstvo v deželi (*Land*).

(27) Na letališču Schönefeld se je od leta 2003 uporabljalo več seznamov pristojbin. Od 1. avgusta 2003 do 30. aprila 2004 so letališča Tegel, Tempelhof in Schönefeld uporabljala skupni seznam pristojbin (v nadaljnjem besedilu: seznam iz leta 2003). Navedeni seznam se ni štel za dovolj privlačnega, da bi letalske prevoznike spodbudil k uvedbi novih povezav ali povečanju pogostosti letov na letališče Schönefeld in z njega.

(28) Na tej podlagi so delničarji holdinga FBS leta 2003 naročili svetovanje ([…] – v nadaljnjem besedilu: svetovalec), da bi razvili strategijo, ki bi lahko finančni položaj letališča Schönefeld izboljšala do začetka delovanja letališča BER in bi jo bilo mogoče izvesti hitro.

(29) Analiza, ki jo je opravil svetovalec, je pokazala, da iz različnih razlogov obstaja možnost znatne razširitve zračnega prometa v Berlinu. Svetovalec je ocenil, da zaledje Berlina vključuje do 10 milijonov potencialnih potnikov na leto. Svetovalec je opredelil več strukturnih dejavnikov, ki prispevajo k povečanju zračnega prometa. Glavni dejavniki so bili prisotnost številnih velikih multinacionalnih družb, ki imajo sedež v Berlinu, dejstvo, da je Berlin največje nemško univerzitetno mesto in središče za „etnični promet“ ([11]), in dejstvo, da se je v začetku tega tisočletja Berlin štel za glavno mesto v razvoju in „vaba“ za turiste ([12]). Svetovalec je ugotovil tudi, da je imel Berlin v primerjavi z drugimi letališči v glavnih mestih leta 2003 še vedno skriti potencial za vzpostavitev in rast prometa nizkocenovnih prevoznikov.

(30) V tistem času je promet nizkocenovnih prevoznikov po vsej Evropi precej naraščal ([13]), različne analize pa so pokazale, da so večji del prometa nizkocenovnih prevoznikov ustvarjali novi potniki, zato bi se lahko nudilo ob tradicionalnem prometu. Po napovedih svetovalca bi lahko dodatni promet nizkocenovnih prevoznikov na letališču Schönefeld kratkoročno, tj. od leta 2003 do leta 2005, prinesel od 600 000 do 900 000 dodatnih potnikov na leto, srednjeročno, tj. od leta 2005 do leta 2010, pa 300 000 dodatnih potnikov.

(31) Svetovalec je poleg tega ugotovil, da bi bile za izvajanje strategije za privabljanje nizkocenovnih prevoznikov na letališče Schönefeld potrebne le manjše prilagoditve, ne pa obsežna vlaganja v infrastrukturo ali znatne spremembe obstoječe infrastrukture.

(32) Zato je priporočil tako strategijo (v nadaljnjem besedilu: strategija za nizkocenovne prevoznike) in predlagal njeno izvajanje s kombinacijo količinskih popustov na letališke pristojbine in finančnih spodbud ([14]).

(33) Družba FBS se je odločila za uvedbo in izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike ter v ta namen sprejela nov seznam pristojbin (v nadaljnjem besedilu: seznam iz leta 2004). Seznam iz leta 2004 je bil za razliko od seznama iz leta 2003 oblikovan posebej za letališče Schönefeld. Ta novi seznam, ki je bil sprejet 30. aprila 2004 in se je začel uporabljati 1. maja 2004, je zagotavljal naslednje pristojbine:

(a) pristojbine za vzletanje in pristajanje, ki so temeljile zlasti na največji vzletni teži zrakoplova;

([11]) „Etnični promet“ ustvarjajo prebivalci, ki izvirajo iz oddaljenih tujih držav in redno uporabljajo zračni prevoz za obiskovanje matičnih držav ali pa jih obiskujejo prijatelji ali sorodniki, ki iz teh držav prav tako potujejo z letali. V Berlinu živijo velike skupine priseljencev prve in druge generacije.

([12]) Berlin je bil takrat tretja največja turistična destinacija v Evropi z najvišjim številom prenočitev v Nemčiji, privabil pa je tudi velik delež izletnikov.

([13]) Promet nizkocenovnih prevoznikov v Evropi se je v začetku tisočletja znatno povečal zaradi donosne širitve vodilnih družb v industriji, tj. Ryanair in easyJet, ter številnih novih akterjev.

([14]) Podrobnejši opis ocene, ki jo je podal svetovalec, je v oddelku 7.2.1.

(b) potniške pristojbine, ki so temeljile na številu odhajajočih potnikov in namembnem kraju leta;

(c) pristojbine za parkiranje letala, ki so temeljile na največji vzletni teži zrakoplova in trajanju uporabe parkirišč.

(34) V ta seznam je bilo vključenih več mehanizmov finančne spodbude:

(a) „popust na število potnikov“, pri katerem je bil del potniških pristojbin povrnjen na podlagi števila prepeljanih potnikov, kot sledi:

*Preglednica 3*

**Popust na število potnikov na podlagi seznama iz leta 2004**

| Število potnikov na leto | Stopnja povračila (%) |
|---|---|
| Več kot 50 000 | 5 |
| Več kot 100 000 | 10 |
| Več kot 150 000 | 15 |
| Več kot 250 000 | 20 |

(b) „spodbuda za rast“, ki sta jo sestavljali „spodbuda za namembni kraj“ in „spodbuda za pogostost letov“, dodelili pa sta se za uvedbo novih povezav z letališča Schönefeld in dodatnih letov na obstoječih povezavah z letališča Schönefeld. Spodbuda za namembni kraj je prvo leto znašala 80 % pristojbine *Landegrundtarif* (opredeljene kot seštevek veljavnih pristojbin za vzletanje in pristajanje ter potniških pristojbin za zadevne premike zrakoplovov), drugo leto 60 %, tretje leto 40 % in četrto leto 20 %. Spodbuda za pogostost letov je prvo leto znašala 60 % pristojbine *Landegrundtarif*, drugo leto pa 40 %. Pogoji naj bi se podrobneje določili v dvostranskem sporazumu, sklenjenim med družbo FBS in letalskim prevoznikom.

(35) Seznam iz leta 2004 je bil ponovno spremenjen julija 2005. V skladu s to spremembo bi letalski prevozniki lahko prejeli spodbudo za namembni kraj, če bi uvedli nove povezave iz berlinskega letališkega sistema, tj. povezave v namembne kraje, ki še niso bili povezani z neposrednimi leti iz Berlina. Spodbuda za namembni kraj je bila nasprotno prej namenjena za nove povezave z letališča Schönefeld, tudi če je bil isti namembni kraj povezan z neposrednimi leti z drugih berlinskih letališč.

(36) 19. januarja 2006 je bil sprejet nov seznam pristojbin (v nadaljnjem besedilu: seznam iz leta 2006), ki je začel retroaktivno veljati 1. januarja 2006. V primerjavi s seznamom iz leta 2004 vanj ni bila več vključena spodbuda za pogostost letov. Seznam iz leta 2006 je zagotavljal tri glavne finančne spodbude: „financiranje za rast“ ([15]), tj. spodbudo, povezano s povečanjem števila potnikov ali količine tovora s premiki zrakoplovov, „financiranje za namembni kraj“, dodeljeno za uvedbo nove neposredne povezave med Berlinom in drugim namembnim krajem, in „popust na število potnikov“.

(37) Prevoznik je moral v skladu s seznamom iz leta 2006 pri uvedbi nove povezave iz Berlina izbirati med financiranjem za namembni kraj in financiranjem za rast. Odločitev je moral sprejeti pred uvedbo nove povezave, ta enkratna odločitev pa ga je zavezovala.

(38) Financiranje za namembni kraj je bila spodbuda, določena na 80 % pristojbine *Landegrundtarif* v prvi sezoni letenja po uvedbi nove povezave, 60 % v drugi sezoni, 40 % v tretji sezoni, 20 % v četrti sezoni in 10 % v peti sezoni. Če so letalski prevozniki novo povezavo prekinili pred iztekom pete sezone letenja, so morali financiranje za namembni kraj povrniti, kot sledi: 60 % pristojbine *Landegrundtarif*, dolgovane za prvo sezono letenja, 40 % za drugo sezono, 20 % za tretjo sezono, 10 % za četrto sezono in 0 % za peto sezono.

([15]) To „financiranje za rast“ ni enako „spodbudi za rast“ iz seznama iz leta 2004.

(39) Prevozniki so bili do financiranja za rast upravičeni, če so v primerjavi s prejšnjim letom dosegli povečanje števila potnikov ali količine tovora na premik zrakoplova. Financiranje za rast se je izračunalo na podlagi stopnje dosežene rasti v skladu s formulo s seznama, nato pa je bilo spremenjeno v popuste na letališke pristojbine, ki so se postopoma zmanjševali. Financiranje za rast je bilo omejeno na največ pet let.

(40) „Popust na število potnikov“ je bil v primerjavi s seznamom iz leta 2004 le nekoliko spremenjen in razširjen. Popust na število potnikov, ki se je od takrat imenoval „financiranje za število potnikov“, je bil v skladu s seznamom iz leta 2006 sestavljen iz sorazmernega povračila pristojbin za vzletanje in pristajanje ter potniških pristojbin glede na število prepeljanih potnikov. Stopnje povračil so bile naslednje:

*Preglednica 4*

**Financiranje za število potnikov: popusti v skladu s seznamom iz leta 2006**

| Število potnikov na leto | Stopnja povračila (%) |
|---|---|
| Več kot 50 000 | 5 |
| Več kot 100 000 | 10 |
| Več kot 250 000 | 15 |
| Več kot 500 000 | 20 |
| Več kot 1 milijon | 30 |
| Več kot 2 milijona | 40 |

### 3.3 **Posamezni dogovori med družbo FBS in nekaterimi prevozniki**

#### 3.3.1 *Uveljavitev družbe easyJet kot ključnega najemnika na letališču Schönefeld*

(41) Družba FBS je v okviru izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike na letališču Schönefeld leta 2003 začela pogajanja z družbo easyJet Airline Company Ltd. (v nadaljnjem besedilu: družba easyJet), ki je iskala lokacijo za novo bazo v celinski Evropi. Družba easyJet je v zameno za privlačne letališke pristojbine in druge finančne spodbude ponudila, da bo na letališču Schönefeld svoje prvo leto opravljanja dejavnosti na zadevnem letališču (2004) uporabljala štiri zrakoplove, drugo leto šest zrakoplovov in dodatni zrakoplov vsako leto od 2006 do 2009. Po navedbah Nemčije je družba FBS to videla kot priložnost, da privabi uveljavljenega nizkocenovnega prevoznika kot ključnega najemnika na letališču Schönefeld.

(42) Družbi FBS in easyJet sta 19. decembra 2003 sklenili dogovor (v nadaljnjem besedilu: dogovor z družbo easyJet iz leta 2003), ki je vključeval navedene pogoje. V dogovoru je bil določen poseben sistem plačevanja pristojbin za družbo easyJet, ki je bil drugačen od veljavnih seznamov pristojbin. Pristojbine so bile določene le na podlagi števila odhajajočih potnikov. Poleg tega je bil v dogovoru določen sistem popustov na podlagi števila dodatnih potnikov, ki jih je družba easyJet prepeljala v zadevnem letu v primerjavi s preteklim letom. Ta poseben sistem popustov je bil pozneje vključen v seznam iz leta 2006 pod imenom „financiranje za rast“ (glej uvodne izjave 36 do 39). Družbi FBS in easyJet sta se dogovorili tudi o financiranju za namembni kraj v obliki enkratne premije v višini […] EUR za vsako novo dnevno rotacijo, ki jo uvede družba easyJet. Plačevanje na podlagi tega sistema se je prekinilo leta 2004. Skupno je bilo v okviru navedenega sistema podprtih 19 novih dnevnih rotacij, ki jih je uvedla družba easyJet.

(43) Družbi FBS in easyJet sta dogovor prvotno sklenili za obdobje 10 let, družba easyJet pa je imela tudi možnost podaljšanja pogodbe za nadaljnjih 10 let. Nato sta družbi FBS in easyJet 11. septembra 2007 sklenili spremenjeni dogovor (v nadaljnjem besedilu: spremenjeni dogovor z družbo easyJet iz leta 2007), ki je spremenil trajanje in druge pogoje prvotnega dogovora. V spremenjenem dogovoru je bilo navedeno, da bo dogovor z družbo easyJet iz leta 2003, kakor je bil spremenjen, prenehal veljati ob začetku delovanja letališča BER, ki je bilo takrat načrtovano za leto 2011. Glede letaliških pristojbin se je spremenjeni dogovor z družbo easyJet iz leta 2007 „dinamično skliceval“ na splošni seznam pristojbin letališča ([16]), zaradi česar bi seznam pristojbin, ki se je uporabljal na letališču Schönefeld, tudi če bi ga družba FBS po sklenitvi dogovora spremenila, za družbo easyJet lahko začel veljati kadar koli.

([16]) To sklicevanje se nanaša na višino letaliških pristojbin, sistem popustov in druge mehanizme finančnih spodbud, vključenih v seznam.

(44) Promet družbe easyJet na letališču Schönefeld se je med letoma 2003 in 2006 zelo hitro povečal; družba je lahko število zrakoplovov, ki jih je uporabljala na letališču Schönefeld, celo povečevala hitreje, kot je bilo določeno v njenem dogovoru z družbo FBS. Letališče Schönefeld je zato leta 2006 postalo največja baza družbe easyJet zunaj Združenega kraljestva.

(45) To je razvidno iz preglednice 5, ki prikazuje razvoj prometa družbe easyJet na letališču Schönefeld (v absolutnem smislu in kot odstotek skupnega števila potnikov na letališču Schönefeld) med letoma 2004 in 2010.

*Preglednica 5*

**Razvoj prometa družbe easyJet med letoma 2004 in 2010**

| Razvoj števila potnikov družbe 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 |
| Potniki družbe easyJet kot delež skupnega števila potnikov na letališču Schönefeld | 30 % | 46 % | 46 % | 46 % | 48 % | 42 % | 41 % |

3.3.2 *Drugi letalski prevozniki na letališču Schönefeld*

(46) Družba FBS je želela poleg družbe easyJet kot ključnega najemnika privabiti tudi druge nizkocenovne prevoznike. Uspelo ji je skleniti posamezne dogovore z naslednjimi nizkocenovnimi prevozniki: Germanwings GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba Germanwings), Ryanair Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair), Volare Airlines S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba Volare), V-Bird Airlines B.V. (v nadaljnjem besedilu: družba V-Bird), Norwegian Air Shuttle AS (v nadaljnjem besedilu: družba Norwegian Air Shuttle), Icelandair Reykjavik Airport (v nadaljnjem besedilu: družba Icelandair) in Aer Lingus Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Aer Lingus), ki se bo za namene tega sklepa štela za nizkocenovnega prevoznika ([17]).

(47) Z družbama Ryanair in Germanwings sta bila sklenjena dva zaporedna dogovora, in sicer prvi leta 2003 in drugi leta 2004.

(48) Dogovori z družbo Ryanair, Volare in V-Bird ter prvi dogovor z družbo Germanwings so bili sklenjeni pred sprejetjem in začetkom veljavnosti seznama iz leta 2004 (glej uvodno izjavo 33). V teh dogovorih so bile opisane povezave, na katerih se bodo opravljali leti z letališča Schönefeld, in ustrezna pogostost letov. Dogovori so zagotavljali finančne spodbude v obliki plačil, določene za vsakega prevoznika posebej, sklenjeni pa so bili, da bi ti prevozniki začeli opravljati dejavnosti na letališču Schönefeld ali jih razširili brez čakanja na sprejetje novega seznama pristojbin z vključenimi finančnimi spodbudami. Pogoj za ta plačila je bil, da mora letalski prevoznik opraviti vsaj določen odstotek načrtovanih letov v skladu z dejavnostmi, določenimi v dogovoru ([18]). V prvem dogovoru z družbo Ryanair je bilo določeno plačilo v višini […] milijonov EUR v enem letu (trajanje dogovora). V dogovorih z družbama V-Bird in Volare je bilo navedeno plačilo v višini […] milijonov EUR v treh letih, razdeljeno na letne obroke, ki so se postopoma zmanjševali. V prvem dogovoru z družbo Germanwings je bilo določeno plačilo v obliki popusta na veljavne letališke pristojbine v obdobju treh let, ki se je postopno zmanjševalo, in financiranje tržnih dejavnosti v znesku […] EUR na leto, ki ga zagotavlja družba FBS.

(49) Drugi dogovori, ki so bili sklenjeni pred začetkom veljavnosti seznama iz leta 2004 ali po njem, so v bistvu temeljili na enakih načelih. V njih so bile opisane tudi povezave, na katerih se bodo opravljali leti z letališča Schönefeld, in ustrezna pogostost letov, zadevnim prevoznikom pa so omogočali, da koristijo različne finančne spodbude. So se pa „dinamično sklicevali“ na splošni seznam pristojbin letališča, zaradi česar bi seznam pristojbin, ki se je uporabljal na letališču Schönefeld, tudi če bi ga družba FBS po sklenitvi dogovora spremenila, za zadevnega prevoznika lahko začel veljati kadar koli ([19]). Dogovori so vključevali klavzule, s katerimi je bilo dodeljevanje nekaterih spodbud iz veljavnega seznama pogojeno s tem, da mora prevoznik izvesti vsaj določen odstotek načrtovanih letov v skladu z dejavnostmi, določenimi v dogovoru. Poleg tega je bilo v nekaterih dogovorih

([17]) Glej pregled teh posameznih dogovorov v preglednici 6.
([18]) Plačilo pogodbeno dogovorjenih nepovratnih sredstev družbi Germanwings je bilo na primer pogojeno s tem, da družba Germanwings opravi vsaj […] % načrtovanih letov v skladu s svojimi načrtovanimi dejavnostmi.
([19]) Enak pristop je bil uporabljen v spremenjenem dogovoru z družbo easyJet iz leta 2007 (glej uvodno izjavo 43).

navedeno, da bo družba FBS dodelila nepovratna sredstva za financiranje dela stroškov trženja zadevnih letalskih prevoznikov. Dogovor z družbo Norwegian Air Shuttle je na primer določal enkratno plačilo v višini […] EUR za financiranje znatnih stroškov trženja, ki jih je imel prevoznik. Tudi družbama Aer Lingus oziroma Icelandair so bila ponujena enkratna nepovratna sredstva v višini […] EUR oziroma […] EUR za financiranje dela njunih stroškov trženja.

(50) Naslednja preglednica prikazuje pregled trajanja teh različnih dogovorov.

*Preglednica 6*

**Trajanje dogovorov med družbo FBS in različnimi nizkocenovnimi prevozniki**

| Letalski prevoznik/dogovor | Datum sklenitve dogovora | Obdobje, v katerem naj bi se dogovor uporabljal ([1]) |
|---|---|---|
| Ryanair (prvi dogovor) | 31. marec 2003 | od 1. maja 2003 do 30. aprila 2004 |
| Ryanair (drugi dogovor) | 28. april 2004 | od 1. maja 2003 do 30. aprila 2008 |
| Germanwings (prvi dogovor) | 14. oktober 2003 ([2]) | od 26. oktobra 2003 do 31. oktobra 2006 |
| Germanwings (drugi dogovor) | 23. december 2004 | od 1. maja 2004 do 30. aprila 2008 |
| Volare | 22. oktober 2003 ([3]) | od 26. oktobra 2003 do 31. marca 2007 ([4]) |
| V-Bird | 3. november 2003 ([5]) | od 3. novembra 2003 do 3. novembra 2007 ([6]) |
| Icelandair | 6. junij 2004 | od 6. junija 2004 do 31. marca 2009 |
| Norwegian Air Shuttle | 17. maj 2004 | od 29. marca 2004 do 31. marca 2009 |
| Aer Lingus | 13. maj 2004 | od 30. marca 2004 do 31. marca 2009 |

([1]) Nekateri od teh dogovorov so začeli veljati retroaktivno z učinkom od datuma, zgodnejšega od datuma sklenitve dogovorov. Tako je bilo na primer pri drugem dogovoru z družbo Germanwings, ki je začel veljati retroaktivno od datuma začetka veljavnosti seznama iz leta 2004. Tako je bilo tudi pri drugem dogovoru z družbo Ryanair, ki je zamenjal prvi dogovor z družbo Ryanair in začel retroaktivno veljati dne 1. maja 2003, tj. na datum začetka veljavnosti prvega dogovora z družbo Ryanair.

([2]) Dogovor med družbama FBS in Germanwings je bil že podpisan malo pred tem (29. septembra 2003), uporabljati pa naj bi se začel 26. oktobra 2003. Pred začetkom njegove uporabe ga je zamenjal dogovor z dne 14. oktobra 2003. Dogovor z dne 29. septembra 2003 se torej sploh ni uporabljal.

([3]) Družbi FBS in Volare sta 22. oktobra 2003 podpisali dva dogovora, „glavni dogovor“ in „stranski dogovor“. Za namene tega sklepa se bosta štela za en dogovor.

([4]) Družba Volare je svoje dejavnosti na letališču Schönefeld prenehala opravljati leta 2004.

([5]) Družbi FBS in V-Bird sta 3. novembra 2003 podpisali dva dogovora, „glavni dogovor“ in „stranski dogovor“. Za namene tega sklepa se bosta štela za en dogovor.

([6]) Družba V-Bird je svoje dejavnosti na letališču Schönefeld prenehala opravljati leta 2004.

*Vir*: Priloge 16 do 20 k pripombam Nemčije z dne 4. oktobra 2007, predloženim po začetku formalnega postopka preiskave.

(51) Preglednica 7 prikazuje razvoj prometa zadevnih letaliških prevoznikov na letališču Schönefeld med letoma 2003 in 2010.

*Preglednica 7*

**Razvoj števila potnikov nizkocenovnih prevoznikov, vključenih v preiskavo, med letoma 2003 in 2010**

Razvoj števila potnikov letalskih prevoznikov s posameznimi dogovori med letoma 2003 in 2010

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

Razvoj števila potnikov letalskih prevoznikov s posameznimi dogovori med letoma 2003 in 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 | — | — | — | — | — | — |
| Skupni delež teh prevoznikov v potniškem prometu na let. Schönefeld | 17 % | 26 % | 24 % | 30 % | 34 % | 36 % | 41 % | 40 % |

(52) Na splošno je izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike prineslo strmo povečanje prometa na letališču Schönefeld. Kot je razvidno iz preglednice 1, se je število potnikov med letoma 2003 in 2004 dejansko skoraj podvojilo, in sicer z 1,7 milijona na 3,3 milijona. Število potnikov je še naprej strmo naraščalo in leta 2005 doseglo 5 milijonov, leta 2006 pa 6 milijonov potnikov. Med letoma 2003 in 2009 se je število potnikov povečalo za štirikrat.

### 3.4 **Terminal B in oddajanje prostorov v tem terminalu družbi easyJet**

(53) Na letališču Schönefeld sta terminala A in B fizično povezana in skupaj tvorita severni terminal letališča. Glede zmogljivosti je terminal B eden od najmanjših terminalov na letališču Schönefeld. Večina potnikov in letalskih prevoznikov je oskrbovanih na terminalu A, ki je precej večji. Na terminalu B se izvajajo le prijava potnikov in prtljage na let ter varnostni pregledi potnikov. Drugi deli postopka oskrbe potnikov (čakanje na vzlet, priprava na vkrcanje in vkrcanje) se izvajajo na terminalu A. Tudi vsi potniki in prtljaga prispejo na terminal A.

(54) Družba FBS je v pričakovanju znatnega dodatnega prometa na letališču zaradi dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 s tem prevoznikom marca 2004 sklenila še en dogovor. Družba FBS je s tem drugim dogovorom (v nadaljnjem besedilu: dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004) družbi easyJet zagotovila izključno pravico do uporabe okenc za prijavo na let in prostorov za posadko na terminalu B letališča Schönefeld, dogovorjena najemnina pa naj bi se plačevala ločeno od drugih letaliških pristojbin. Poleg tega so bile z dogovorom družbi easyJet dodeljene pravice do trženja blagovne znamke, ki so ji omogočale, da svojo blagovno znamko prikaže na nekaterih območjih terminala.

(55) Družba easyJet je v obdobju 2004–2007 najela približno […] $m^2$ pisarn in okenc za prijavo na let, tj. […] % skupne površine terminala B. Februarja 2008 se je družba preselila v ločene pisarne in sedaj uporablja le […] $m^2$ pisarn v terminalu B.

(56) Odprta območja terminala B, vključno s hodniki in prehodi ter tamkajšnjo kavarno, lahko uporabljajo tudi drugi potniki, ne le tisti, ki potujejo z družbo easyJet, saj terminala A in B nista fizično ločena.

(57) Oskrba potnikov na terminalu B je drugačna kot na drugih terminalih zaradi tehničnega vidika varnostne opreme sistema za sprejem in odpremo prtljage. Sistem, ki se uporablja na terminalu B, ima vgrajen rentgenski aparat za preverjanje prtljage. Na terminalu A se preverjanje z rentgenom izvaja neposredno ob vstopu potnikov v območje za prijavo na let. Nemčija meni, da je naprava na terminalu B tehnično enako učinkovita kot sistem za sprejem in odpremo prtljage na terminalu A.

### 3.5 **Ukrepi, ki so predmet formalnega postopka preiskave**

(58) Ukrepi, ki so predmet formalnega postopka preiskave, so:

— pogodba o prenosu nadzora in dobička (v nadaljnjem besedilu: ukrep 1), kot morebitna upravičenka tega ukrepa pa je bila v sklepu o začetku postopka opredeljena družba FBS,

— pristojbine, določene v dogovoru z družbo easyJet iz leta 2003 (v nadaljnjem besedilu: ukrep 2), kot morebitna upravičenka pa je bila opredeljena družba easyJet,

— pogoji, vključno s popusti na letališke pristojbine in različnimi finančnimi spodbudami, ki so bile z dogovori iz preglednice 6 ponujene različnim drugim nizkocenovnim prevoznikom (v nadaljnjem besedilu skupaj: ukrep 3), kot morebitne upravičenke pa so bile opredeljene družbe Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus in Icelandair,

— dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 (v nadaljnjem besedilu: ukrep 4), kot morebitna upravičenka pa je bila opredeljena družba easyJet.

## 4. **RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE**

### 4.1 **Ukrep 1: pogodba o prenosu nadzora in dobička**

(59) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je letališče Schönefeld že nekaj časa ustvarjalo izgube in da še vedno posluje z izgubo. Ugotovila je tudi, da je bila izravnava teh izgub z dobičkom, ki jo je ustvarjala družba BFG, ključna za ohranjanje družbe FBS. Komisija je začasno sklenila, da je to navzkrižno subvencioniranje na podlagi pogodbe o prenosu nadzora in dobička družbi FBS zagotovilo gospodarsko prednost, ki je to podjetje pod običajnimi tržnimi pogoji morda ne bi bilo deležno. Menila je, da je ta gospodarska prednost selektivna, saj je koristila le eni družbi, ter da je izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

(60) Komisija je začasno sklenila tudi, da se je ta gospodarska prednost financirala iz državnih sredstev, zato jo je mogoče pripisati državi. Glede državnih virov je poudarila, da je družba FBS javno podjetje, saj so bili njeni delničarji nemška zvezna vlada in dve nemški deželi (*Länder*), osem od dvanajstih članov nadzornega odbora pa je bilo predstavnikov nemških javnih organov. Zato je menila, da je treba sredstva družbe FBS šteti za državna sredstva. Glede pripisa ukrepa 1 državi je poudarila zlasti naravo dejavnosti družbe FBS, pri čemer je ugotovila, da imajo letališča pomembno vlogo na več področjih javne politike in da so javni organi pogosto sodelovali v postopku odločanja, kadar je upravljavec letališča sprejemal odločitve, ki so vplivale na dolgoročni razvoj take infrastrukture.

(61) Komisija je zato menila, da bi zadevni ukrep lahko pomenil državno pomoč. Izrazila je pomisleke glede združljivosti te morebitne pomoči z notranjim trgom, zlasti na podlagi izjeme iz člena 107(3)(c) PDEU. Glede tega je ugotovila, da bi bil zadevni ukrep, če bi se opredelil za državno pomoč, pomoč za tekoče poslovanje, da se ni zdel potreben in sorazmeren za doseganje cilja javne politike ter da se ni izvajal skupaj s postopkom prestrukturiranja. Pomisleke je izrazila tudi glede združljivosti ukrepa s členom 106(2) PDEU, pri čemer je ugotovila, da nemški organi niso navedli, da so družbo FBS pooblastili za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena. Navedla je tudi odstavka 34 in 35 Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ([20]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski sektor), v skladu s katerima se lahko delovanje letališča za storitev splošnega gospodarskega pomena šteje le v izjemnih primerih.

### 4.2 **Ukrep 2: dogovor z družbo easyJet iz leta 2003**

(62) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da so bile letališke pristojbine, ki jih je plačevala družba easyJet, znatno nižje od tistih, zaračunanih na podlagi veljavnega seznama pristojbin. Poleg tega je poudarila, da so finančne spodbude, dodeljene drugim nizkocenovnim prevoznikom na letališču Schönefeld, temeljile na veljavnem seznamu pristojbin, ki bi zanje lahko začel veljati kadar koli, dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 pa takega „dinamičnega sklicevanja“ na seznam pristojbin ni vseboval. Zato je predhodno menila, da bi lahko dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 zadevni družbi zagotovil selektivno prednost, ki bi lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

(63) Komisija je začasno sklenila tudi, da je bil ta ukrep financiran iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi, med drugim tudi na podlagi trditev, navedenih glede ukrepa 1, ki veljajo tudi za ukrep 2. Poleg teh trditev je navedla tudi, da je bila za sklenitev dogovora, kot je dogovor, sklenjen z družbo easyJet in drugimi nizkocenovnimi prevozniki, verjetno potrebna odobritev nadzornega odbora, večina članov odbora pa je bilo predstavnikov nemških javnih organov. Ugotovila je tudi, da je moralo shemo popustov na pristojbine, ki jo je uvedla družba FBS, odobriti brandenburško ministrstvo za razvoj mest, nastanitve in promet. Te trditve so se štele za nadaljnji kazalnik, da je bilo ukrep 2 (in ukrep 3) mogoče pripisati državi. Ugotovila je tudi, da je bil ministrski predsednik brandenburške dežele član nadzornega sveta družbe FBS, ministrstvo za razvoj mest, nastanitve in promet pa spada pod njegov resor.

([20]) UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

(64) Komisija je poleg tega izrazila pomisleke glede združljivosti ukrepa z notranjim trgom, če bi se ta opredelil za državno pomoč, zlasti ob upoštevanju pravil iz smernic za letalski sektor.

### 4.3 **Ukrep 3: dogovori z drugimi nizkocenovnimi prevozniki**

(65) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je shema popustov, ki je bila na letališču Schönefeld uvedena zaradi spodbujanja rasti prometa, koristila le nekaterim letalskim prevoznikom, in poudarila pomanjkanje preglednosti navedene sheme popustov. Poudarila je, da so bili nekateri dogovori v preiskavi sklenjeni v času, ko veljavni seznam pristojbin ni zagotavljal popustov, in da je bil seznam iz leta 2004 posebej oblikovan tako, da je za te dogovore naknadno zagotovil pravno podlago. Po mnenju Komisije shema popustov, vključena v seznam iz leta 2004, ni mogla dejansko začeti veljati, saj je pristojni organ seznam iz leta 2004 lahko odobril šele po priglasitvi dogovorov o popustih Komisiji, vendar ti niso bili nikdar priglašeni ([21]). Komisija je ob upoštevanju navedenega predhodno menila, da bi lahko navedeni dogovori zadevnim letalskim prevoznikom zagotovili selektivno prednost. Menila je tudi, da bi ta gospodarska prednost lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

(66) Komisija je glede prisotnosti državnih sredstev v ukrepu 3 in pripisa tega ukrepa državi navedla enake trditve kot pri dogovoru z družbo easyJet iz leta 2003.

(67) Komisija je nazadnje izrazila pomisleke glede združljivosti zadevnih dogovorov z notranjim trgom, če bi se ti opredelili za državno pomoč, zlasti ob upoštevanju pravil iz smernic za letalski sektor.

### 4.4 **Ukrep 4: dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004**

(68) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla sodbo potsdamskega regionalnega sodišča (*Landgericht Potsdam*) ([22]) v zvezi z dogovoroma med družbama FBS in easyJet glede uporabe terminala B na letališču Schönefeld. Regionalno sodišče je ugotovilo, da je bila družbi easyJet dodeljena izključna pravica do uporabe celotnega terminala na letališču Schönefeld (terminal B) in da so ta terminal morali prenehati uporabljati vsi drugi letalski prevozniki. Ta terminal ima več značilnosti, zaradi katerih se razlikuje od drugih terminalov na letališču Schönefeld. Navedeni drugi terminali na primer niso bili opremljeni z večplastnim sistemom za prevoz prtljage, ki omogoča precej hitrejši sprejem in odpremo prtljage kot njihovi enoplastni prevozni sistemi.

(69) Komisija je navedla tudi mnenje regionalnega sodišča, da ni bilo razloga za dodelitev izključne pravice družbi easyJet, zlasti ob upoštevanju dejstva, da so drugi letalski prevozniki na letališču Schönefeld oskrbeli prav toliko potnikov in leteli na prav toliko povezavah kot družba easyJet. Poleg tega je Komisija menila, da je bila mesečna najemnina v višini […] EUR, ki jo je družbi FBS plačevala družba easyJet, nižja od tržne najemnine.

(70) Komisija je zato predhodno menila, da bi dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 družbi easyJet lahko zagotovil selektivno prednost. Menila je tudi, da bi ta gospodarska prednost lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

(71) Komisija je glede prisotnosti državnih sredstev v ukrepu 4 in pripisa tega ukrepa državi navedla enake trditve kot pri dogovoru z družbo easyJet iz leta 2003.

(72) Komisija je nazadnje izrazila pomisleke glede združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom, če bi se ta opredelil za državno pomoč, zlasti ob upoštevanju pravil iz smernic za letalski sektor glede zagonske državne pomoči letalskim prevoznikom.

## 5. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

### 5.1 **Družba Air France**

(73) Družba Air France je trdila, da nižje pristojbine, ki jih družba FBS zaračunava na letališču Schönefeld, niso splošen ukrep, saj v tem primeru ni bilo potrebnega javnega razkritja. Poleg tega je trajanje dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 (20 let) v nasprotju s prakso odločanja Komisije. Dolgoročne finančne podpore ni mogoče objektivno upravičiti in dokazati ni mogoče nobenega spodbujevalnega učinka.

([21]) Komisija je navedeni predhodni sklep podprla z navedbo sodbe z dne 20. oktobra 2004, ki jo je sprejelo potsdamsko regionalno sodišče (zadeva št. 2 O 70/04, stran 5).

([22]) Sodba z dne 20. oktobra 2004, ki jo je sprejelo potsdamsko regionalno sodišče (zadeva št. 2 O 70/04).

(74) Glede terminala B, ki ga je uporabljala družba easyJet, je družba Air France menila, da je bil to edini terminal, ki ga je lahko izključno uporabljal le en letalski prevoznik. Za dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 ni bil razpisan noben postopek oddaje javnega naročila. Družba easyJet je bila edini letalski prevoznik, ki je lahko zagotavljal primerno in zanesljivo storitev za prevzem prtljage na letališču Schönefeld.

### 5.2 **Družba Lufthansa**

(75) Družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: družba Lufthansa) je v svojih pripombah poudarila, da je bil poslovni razvoj vseh treh berlinskih letališč (Tegel, Schönefeld in Tempelhof) izredno pozitiven in da je bilo razmerje med dobičkom in prodajo v zadnjih treh letih približno […] %. Družba Lufthansa je menila, da so letališče Schönefeld subvencionirali letalski prevozniki, ki so lete opravljali z letališča Tegel.

### 5.3 **Družba Germania**

(76) Družba Germania Fluggesellschaft mbH (v nadaljnjem besedilu: družba Germania) je menila, da koristi, zagotovljene na letališču Schönefeld na podlagi dogovora o prenosu nadzora in dobička med družbama FBS in BFG, financirajo potniki, ki uporabljajo letališče Tegel. Po mnenju družbe Germania je zaradi načina izračunavanja pristojbin in povezav med družbami, ki dejavnost opravljajo na letališčih Schönefeld in Tegel, zaradi česar je po njenem mnenju prisotno nedovoljeno dogovarjanje, prišlo do navzkrižnega subvencioniranja. Družba Germania je menila, da družba FBS glede izravnave izgub ni ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Menila je, da se stroški družbe FBS na letališču Schönefeld najverjetneje ne bi mogli pokrivati z dejavnostmi.

(77) Družba Germania je navedla, da so letalski prevozniki pomoč za poslovanje prejeli na podlagi posameznih dogovorov o letaliških pristojbinah. Dodala je, da seznam iz leta 2004 ni bil odobren ali objavljen.

(78) Družba Germania je menila, da najemnina, ki jo je družba easyJet plačevala za uporabo terminala B, ni bila združljiva s trgom. Rezultat sta ugodnejša obravnava in državna pomoč. Družba easyJet je lahko zaradi izključne pravice do uporabe celotnega terminala zagotavljala učinkovitejšo storitev, medtem ko drugi letalski prevozniki niso imeli take možnosti.

### 5.4 **Družba DBA**

(79) Po mnenju družbe DBA Luftfahrtgesellschaft (v nadaljnjem besedilu: družba DBA), nizkocenovnega prevoznika, ki je do prenehanja opravljanja dejavnosti leta 2008 spadal pod družbo Air Berlin, je bila cenovna konkurenca na berlinskem trgu zračnega prevoza zelo velika. Konkurenčno okolje se je dodatno zaostrilo z izvajanjem strategije za nizkocenovne prevoznike na letališču Schönefeld, zlasti s prihodom družb Germanwings in easyJet. Zaradi tega so bili letalski prevozniki, ki z letališča Tegel niso opravljali letov, zlasti drugi nizkocenovni prevozniki, kot je družba Air Berlin/DBA, pod pritiskom.

(80) Družba DBA je menila, da najemnine, ki jo je družba easyJet plačevala za terminal B, ni bilo mogoče šteti za združljivo s trgom. Poleg tega je izključna pravica do uporabe opreme za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B pomenila prednostno obravnavo in jo je bilo na podlagi pravil o državni pomoči treba upoštevati.

### 5.5 **Zveza evropskih letalskih prevoznikov**

(81) Zveza evropskih letalskih prevoznikov, ki zastopa interese evropskih prevoznikov, je menila, da navzkrižno subvencioniranje med letališčema Tegel in Schönefeld ter med člani Zveze evropskih letalskih prevoznikov, ki lete pretežno opravljajo z drugih letališč, ne z letališča Tegel, in subvencioniranimi letalskimi prevozniki z bazo na letališču Schönefeld, ki jim konkurirajo, pomeni diskriminacijo. Po mnenju Zveze evropskih letalskih prevoznikov letalski prevozniki, ki lete opravljajo z letališča Schönefeld, brez tega protikonkurenčnega navzkrižnega subvencioniranja ne bi bili gospodarsko vzdržni, pristojbine na letališču Tegel pa bi lahko bile precej nižje. Ker je bilo letališče Tegel blizu letališča Schönefeld, ni bilo javne potrebe po subvencijah.

(82) Zveza evropskih letalskih prevoznikov je poleg tega trdila, da ukrepi iz sklepa o začetku postopka niso bili objektivno upravičeni; popusti in spodbude so bili samovoljni in diskriminatorni, zato niso bili združljivi s smernicami za letalski sektor.

### 5.6 **Družba Germanwings**

(83) Družba Germanwings je trdila, da je družba FBS z njo vedno ravnala, kot bi ravnal zasebni vlagatelj. Poudarila je, da je kljub postopnemu zmanjševanju popustov v daljšem časovnem obdobju razširila svojo mrežo povezav z letališča Schönefeld. Navedla je, da je bila prepričana, da so bili finančni dogovori, sklenjeni z družbo FBS, v skladu z zakonom, zlasti ker so vsa tri berlinska letališča tvorila enoten sistem letališč.

(84) Družba Germanwings je navedla, da letališč Hamburg, Dresden, Leipzig ali Lübeck ([23]) ni štela za ustrezne konkurenčne alternative letališču Schönefeld, ker je lete opravljala v glavnem na nemških domačih povezavah. Navedena letališča so bila zaradi kratkega trajanja letov na domačih povezavah preveč oddaljena od Berlina, da bi bila ustrezen nadomestek za letališče Schönefeld.

(85) Družba Germanwings je nadalje navedla, da je bilo dajanje terminala B v najem družbi easyJet v nasprotju s konkurenčnim pravom in zakonodajo o državni pomoči, ker družba easyJet na noben način ni sodelovala pri financiranju terminala B, ki se je v najem oddal brez ustreznega postopka oddaje javnega naročila. Poleg tega je bila glede na to, da je imel terminal B v nasprotju s terminaloma A in C sodoben sistem za sprejem in odpremo prtljage, najemnina prenizka.

### 5.7 **Letališče Lübeck**

(86) Letališče Lübeck je navedlo, da ni opazilo nobenih negativnih učinkov poslovne strategije družbe FBS na trgu.

### 5.8 **Družba Ryanair**

(87) Družba Ryanair je menila, da glede rednih letov na kratkih in srednje dolgih progah med letališči Dresden, Hamburg in Lübeck ter letališčem Schönefeld ni bilo nobene konkurence. Razdalja med letališčem Schönefeld in letališči Dresden, Hamburg in Lübeck je prevelika, da bi bila taka konkurenca prisotna. Dogovor v zvezi z letališčem Schönefeld zato ni vplival na druga navedena letališča.

(88) Družba Ryanair je trdila, da so bile pristojbine, ki jih je plačevala na letališču Schönefeld, enake kot tiste iz seznama pristojbin, ki so bile v skladu z običajno prakso v zadevnem sektorju. Dogovor z družbo FBS je bil podoben dogovorom s številnimi zasebnimi letališči in bi ga enako sklenil tudi vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Predložila je študijo svetovalne družbe ([…]), ki je proučila pogodbene ureditve med družbama Ryanair in FBS. Svetovalna družba je na podlagi primerjalne analize letališča Schönefeld z letališčema Liverpool in Luton ugotovila, da je bilo ravnanje družbe FBS v zvezi z družbo Ryanair v skladu s tem, kar se pričakuje od zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(89) Družba Ryanair je trdila tudi, da je Berlin tako kot London in Milano veliko evropsko gospodarsko in upravno središče, zato je pomemben evropski namembni kraj. Letalski prevozniki, ki dejavnost opravljajo v Berlinu, se lahko zato zanašajo na zadostno število potnikov, ki si želijo potovati v Berlin.

### 5.9 **Družba easyJet**

(90) Družba easyJet je glede dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 trdila, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi nadomestil družbo FBS, prav tako sprejel tako strategijo. Dejansko je ta ukrep družbi FBS prinesel znatno povečanje števila potnikov in izboljšal letne rezultate.

(91) Družba easyJet je nadalje navedla, da posamezen dogovor glede pristojbin med družbama FBS in easyJet ni nujno pomenil, da so bili dodeljeni diskriminatorni popusti. Menila je, da bi bili drugi letalski prevozniki, ki bi opravljali dejavnost s primerljivimi cilji glede rasti, deležni popolnoma enake obravnave kot družba easyJet. Popusti so bili v vsakem primeru upravičeni ob upoštevanju ekonomij obsega, ki jih je zagotavljala družba easyJet, ki je predstavljala velik delež potnikov na letališču Schönefeld in je nesorazmerno prispevala k izboljšanju rezultatov družbe FBS.

(92) Glede uporabe terminala B je družba easyJet navedla, da ta letališki terminal ni bil zaprtega tipa. Dejansko je območje, ki ga je najela družba easyJet, obsegalo ločeno območje za prijavo na let in povezane pisarne na severnem terminalu letališča Schönefeld. Večina območja je bila javno dostopna in so ga uporabljali tudi potniki drugih prevoznikov. V času podpisa dogovora z družbo easyJet je bilo na terminalu B dovolj dodatne zmogljivosti, zato drugi letalski prevozniki niso utrpeli nobene škode. Družba easyJet je poudarila, da je bila vse od začetka opravljanja dejavnosti na letališču Schönefeld leta 2004 letalski prevoznik z daleč največjim pretokom potnikov. Izključna pravica do uporabe nekaterih delov terminala B je bila torej objektivno upravičena.

(93) Družba easyJet je navedla tudi, da je bil sistem za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B zgolj v skladu z običajnimi tehničnimi standardi in da zaradi njega družba glede na druge letalske prevoznike ni imela nobene prednosti.

(94) Glede tržne vrednosti terminala B je družba easyJet navedla, da je bila najemnina, ki jo je plačevala, višja od tržne najemnine terminala B glede na to, da ni izpolnjeval njenih zahtev glede zmogljivosti. Najemnine bi se lahko primerjale le z najemninami za podobna območja na letališču Schönefeld ali, kar zadeva pisarne, z najemninami za pisarne v neposredni bližini letališča.

([23]) Navedena letališča so bila v sklepu o začetku postopka navedena kot primeri letališč, ki so jim morda škodovali nekateri ukrepi v preiskavi (glej odstavek 151 sklepa o začetku postopka).

5.10 **Družba FBS**

(95) Družba FBS je omenila poseben položaj Berlina, tj. sistem letališč (prvotno sestavljen iz treh letališč) in načrte za izgradnjo osrednjega letališča Berlin Brandenburg (BER). Na letališču Schönefeld je bila leta 2003 izkoriščena le približno polovica njegove prometne zmogljivosti, zato letališče ni moglo kriti svojih stroškov. Po mnenju družbe FBS bi letališče Schönefeld z zaprtjem med drugim izgubilo svoje dovoljenje za poslovanje, ki je bilo bistvenega pomena za opravljanje dejavnosti letališča BER.

(96) Družba FBS je poudarila, da domnevno konkurenčna letališča, ki jih je Komisija navedla v sklepu o začetku postopka, berlinskim letališčem niso dejansko konkurirala, ker so bila predaleč.

(97) Glede pogodbe o prenosu nadzora in dobička je družba FBS trdila, da so taki dogovori med družbami v skupini v poslovnem svetu običajni. Menila je, da je bil prenos dobička med tremi berlinskimi letališči izključno interna zadeva podjetja. Po mnenju družbe FBS je sistem letališč tvoril eno podjetje, ki je uveljavljalo skupne interese, zavezovalo pa ga je pravo gospodarskih družb. Sistem letališč je predstavljal en geografski in proizvodni trg. Šlo je za običajno tržno prakso, v tem primeru pa je bilo to tudi v poslovnem interesu družbe.

(98) Družba FBS je nasprotovala nekaterim začasnim ugotovitvam iz sklepa o začetku postopka glede prisotnosti državnih sredstev. Po mnenju družbe FBS dejstvo, da so morali seznam pristojbin odobriti javni organi, ni zadoščalo za ugotovitev, da je sredstva družbe FBS nadzorovala država. Sistem seznamov pristojbin je veljal enako za javne in zasebne delničarje na letališčih ter upošteval javni interes glede opravljanja zračnega prevoza v skladu s pravnimi standardi. Sicer pa ministrski predsednik Brandenburga, ki je bil član nadzornega odbora družbe FBS, ni mogel dajati navodil ministrstvu, pristojnemu za odobritev seznama pristojbin. Poleg tega je glede določanja pristojbin pravno razmerje med letališčem in letalskimi prevozniki urejalo izključno zasebno pravo in je bilo zavezujoče na podlagi civilnega prava, ne glede na odobritev zadevnega organa.

(99) Družba FBS je pojasnila tudi, da je imel seznam pristojbin enak učinek kot splošni pogoji ter je bil neodvisno od uradne odobritve sestavni del pogodbe med letališčem in letalskim prevoznikom. Seznam pristojbin, vključno s shemami popustov, se je brez razlike ponudil vsem letalskim prevoznikom od 1. maja 2004. Posamezne pogodbene ureditve so bile namenjene zgolj določanju pogojev dvostranske poravnave in podrobni določitvi ciljev. Z navedenimi dogovori niso bile zagotovljene nobene posebne prednosti.

(100) Družba FBS je trdila, da je morala zaradi različne izkoriščenosti zmogljivosti na dveh glavnih berlinskih letališčih, ko je letališče Tegel delovalo blizu polne zmogljivosti in ga ni bilo mogoče znatno razširiti, letališče Schönefeld pa je imelo ustrezno dodatno zmogljivost in je bilo poleg tega tudi prihodnja lokacija letališča BER, leta 2003 po neuspešni privatizaciji družbe sprejeti ukrepe, ki bi pripomogli k izvajanju zračnega prometa v somestju Berlina na trajnostni in gospodarsko učinkoviti podlagi.

(101) Družba FBS je trdila tudi, da je bilo ohranjanje delovanja letališča Schönefeld v interesu skupine FBS zaradi prihodnjega delovanja letališča BER. Po mnenju družbe FBS bi tudi začasno zaprtje letališča Schönefeld dejansko onemogočilo dolgoročni strateški cilj glede delovanja centraliziranega berlinskega letališča na lokaciji letališča Schönefeld.

(102) Po mnenju družbe FBS je bilo zato treba na čim bolj gospodarsko učinkovit način ohraniti delovanje letališča Schönefeld od leta 2003 do odprtja letališča BER. Družba FBS je dodala, da se je zaradi boljše izkoriščenosti razpoložljive zmogljivosti letališča Schönefeld odločila za izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike, ki jo je predlagala znana svetovalna družba. Navedena strategija za nizkocenovne prevoznike se je štela za gospodarsko najugodnejšo možnost za družbo FBS, saj je bilo verjetno, da bo predlagani seznam pristojbin z vključenimi shemami spodbud kratkoročno povečal promet na letališču Schönefeld z usmerjenimi finančnimi spodbudami, ki so se postopno zmanjševale.

(103) Po mnenju družbe FBS je bila strategija za nizkocenovne prevoznike zelo uspešna. Število potnikov na letališču Schönefeld je zelo naraslo, število potnikov na drugih berlinskih letališčih pa se ni zmanjšalo. Družba FBS je poudarila, da so se s povečanjem prometa povečali prihodki, gospodarske težave pa so bile hitro premagane. Rezultati poslovanja (EBIT) družbe FBS so bili že leta 2006 prvič pozitivni. Po mnenju družbe FBS se bo to pozitivno gibanje nadaljevalo, kar je bilo zlasti pomembno za finančno zmogljivost novega letališča.

(104) Družba FBS je trdila, da je bila strateška sprememba, ki se je začela leta 2003, ključna iz gospodarskih razlogov in da je pri sprejetju tega ukrepa ravnala kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Na podlagi poslovnega načrta, ki je bil osnova strategije za nizkocenovne prevoznike, je lahko predvidevala, da dejavnosti letališča ne bodo več nedonosne. Sklicevala se je na študijo, ki jo je naročila pri revizijski družbi […] (v nadaljnjem besedilu: študija prvega strokovnjaka), ki je bila končana leta 2007 in je potrdila, da sta bila z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike in vzpostavitev ustreznega seznama pristojbin razumna.

(105) Družba FBS je trdila, da je bila sklenitev posameznih dogovorov z nekaterimi nizkocenovnimi prevozniki pred začetkom veljavnosti seznama pristojbin iz leta 2004 potrebna za izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike, da bi se letalskim prevoznikom lahko ponudila spodbuda za vzpostavitev baze na letališču Schönefeld. Sklicevala se je tudi na drugo študijo, ki jo je naročila pri revizijski družbi […] in je bila prav tako končana leta 2007. V okviru te študije so svetovalci analizirali donosnost različnih dogovorov, ki sestavljajo ukrep 3, in ugotovili, da je družba FBS pri sklenitvi vsakega od dogovorov ravnala kot razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu. Vsi ti posamezni dogovori z različnimi letalskimi prevozniki so bili sklenjeni na podlagi izključno gospodarskih vidikov zaradi kratkoročnega izboljšanja gospodarskega položaja družbe FBS.

(106) Družba FBS je trdila, da je bil dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 ključni sestavni del izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike in da ne vključuje državne pomoči. Strategija za nizkocenovne prevoznike je družbo easyJet, enega vodilnih nizkocenovnih prevoznikov v Evropi, spodbudila, da je vzpostavila bazo na letališču Schönefeld.

(107) Družba FBS je na podlagi uspešne sklenitve dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 (ki se je štela za „ključnega najemnika“) na letališče Schönefeld lahko privabila druge letalske prevoznike. Pogodbeno razmerje z družbo easyJet (vključno z njeno obveznostjo glede uporabe najmanjšega števila zrakoplovov na letališču Schönefeld) je na obeh straneh zagotovilo visoko varnost načrtovanja in znatno prispevalo k povečanju donosnosti letališča Schönefeld.

(108) Družba FBS je trdila, da dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 ni bil bistveno drugačen od seznama iz leta 2004 in ni neupravičeno zagotavljal prednosti. Poudarila je tudi, da je bil v spremenjenem dogovoru z družbo easyJet iz leta 2007 izrecno naveden seznam iz leta 2006, ki se je takrat uporabljal.

(109) Družba FBS je poudarila tudi, da so bili posamezni dogovori z nizkocenovnimi prevozniki podpisani pred sprejetjem smernic za letalski sektor leta 2005, nekateri od teh pa celo pred sprejetjem odločbe Komisije v zadevi Charleroi ([24]).

(110) Poleg tega po mnenju družbe FBS oddajanje prostorov na terminalu B v najem družbi easyJet zadevni družbi ni zagotovilo posebne prednosti. Družbi easyJet je bil celoten terminal dodeljen iz gospodarskih in praktičnih razlogov zaradi velikega pretoka potnikov te družbe na letališču Schönefeld. Družba easyJet je plačala običajno tržno ceno, ki je bila dogovorjena na podlagi obstoječih najemnin na letališču Schönefeld. Dodeljevanje območij na terminalu je običajna praksa na nemških in mednarodnih letališčih. Poleg tega niso bile dodeljene nobene pravice do oglaševanja, ki bi družbi easyJet dale prednost pred drugimi letalskimi prevozniki, saj je družba easyJet dobila pravice do trženja blagovne znamke le v svojem območju za prijavo na let, tako kot vsak letalski prevoznik.

## 6. **PRIPOMBE NEMČIJE**

### 6.1 **Vpliv države**

(111) Nemčija je trdila, da sredstva družbe FBS niso pod nadzorom države in da njihove uporabe ni mogoče pripisati državi. Po mnenju Nemčije zadevne spodbude in zadevni popusti niso bili financirani z javnimi sredstvi, ampak so bili rezultat poslovnih dejavnosti podjetja, ki deluje na področju zasebnega prava.

(112) Nemčija je v tem okviru trdila, da družba FBS in njene odvisne družbe, čeprav so delno v lasti države, niso del javne uprave, ampak sta zanje izključno izrecno veljali načeli konkurence in prostega trga. Dodala je, da so javni delničarji pričakovali, da bo družba FBS ustvarjala dobiček.

([24]) Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1).

### 6.2 **Pogodba o prenosu nadzora in dobička (ukrep 1)**

(113) Nemčija je menila, da pogodba o prenosu nadzora in dobička ne vključuje navzkrižnega subvencioniranja, ki bi bilo podlaga za državno pomoč.

(114) Nemčija je poudarila, da so bila berlinska letališča z vidika javne zakonodaje in na podlagi zakonodaje Unije ([25]) medsebojno povezana tako, da tvorijo enotni „sistem letališč“. Namen takega sistema letališč je obravnavanje različnih letališč kot eno samo letališče z več vzletno-pristajalnimi stezami. Zato je treba družbi FBS in BFG obravnavati kot eno podjetje. Poudarila je, da je sama Komisija pogodbo o prenosu nadzora in dobička, skupni sistem informacijske tehnologije, centralizirane ključne funkcije in združene načrte družbe navedla kot merila za upoštevanje posameznih družb v skupini kot neavtonomnih ([26]).

(115) Po mnenju Nemčije prenos dobička ni vključeval prenosa stroškov z letališča Schönefeld na letališči Tegel in Tempelhof. Prav tako ni vplival na letališke pristojbine na letališču Tegel. Pristojbine, obračunane na vseh treh letališčih, so temeljile na osnovnih stroških posameznega letališča.

(116) Nemčija je poleg tega poudarila, da je družba FBS kot vsako drugo zasebno podjetje izvajala strateški načrt, da bi dolgoročno ustvarjala dobiček. Glavni element tega načrta je bila gradnja enega samega letališča za Berlin na lokaciji letališča Schönefeld.

### 6.3 **Pravna veljavnost seznama iz leta 2004**

(117) Nemčija je trdila, da v začasnem zaključku iz sklepa o začetku postopka, v katerem Komisija navaja, da seznami pristojbin, ki jih pristojni organ ni brezpogojno odobril, niso veljavni ([27]), ni ustrezno upoštevana zakonska ureditev v Nemčiji. Odobritev pristojnega organa v regiji v skladu z oddelkom 43a Pravilnika o izdaji dovoljenj v zračnem prometu ([28]) ni predpogoj za pravno veljavnost seznama pristojbin. V skladu z ustaljeno sodno prakso nemškega zveznega sodišča (*Bundesgerichtshof*) in nemških nižjih sodišč so objavljeni seznami letališč „splošni pogoji poslovanja“ (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*), kot so opredeljeni v nemškem civilnem pravu ([29]). Seznam pristojbin je imel torej vlogo pogodbenih pogojev, ki so bili samodejno ponujeni tistim letalskim prevoznikom, ki so uporabljali letališče, ne glede na to, ali je pristojni organ zadevni seznam pristojbin odobril ([30]).

(118) Po mnenju Nemčije si je potsdamsko regionalno sodišče v sodbi z dne 20. oktobra 2004, ki jo Komisija navaja v odstavku 22 sklepa o začetku postopka ([31]), napačno razlagalo okoliščine. Poleg tega je bila na sodbo vložena pritožba. V tem okviru je brandenburško višje regionalno sodišče (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) objavilo sodno smernico („*richterlicher Hinweis*“), v skladu s katero se sodbe potsdamskega regionalnega sodišča ne bi smelo sprejeti. Nemčija je poudarila, da je bila pritožba na bistvo postopka pozneje v okviru poravnave med strankami v sporu umaknjena. Sodba potsdamskega regionalnega sodišča zato ni nikoli postala pravnomočna, z umikom pritožbe pa je izgubila učinek, čeprav ni bila nikdar izrecno razveljavljena. Nemčija je navedla, da je potsdamsko regionalno sodišče ponovno proučilo svojo razlago zakona in v zelo podobni poznejši zadevi zavrnilo pritožbo glede seznama pristojbin letališča Schönefeld.

### 6.4 **Posamezni dogovori med družbo FBS in nekaterimi letalskimi prevozniki (ukrepa 2 in 3)**

(119) Nemčija je navedla, da bi bilo treba sistem pristojbin in posamezne pogodbene dogovore z različnimi letalskimi prevozniki na letališču Schönefeld proučiti v okviru izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike.

([25]) Glej člen 2(h) Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

([26]) Odločba Komisije 2002/346/ES z dne 17. oktobra 2001 o državni pomoči, ki jo je Nemčija dodelila družbi Deckel Maho Seebach GmbH (C 27/2000) (UL L 126, 13.5.2002, str. 14), uvodna izjava 16; Odločba Komisije 2002/468/ES z dne 15. januarja 2002 o državni pomoči, ki jo je Nemčija izvedla za družbo Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Mecklenburg-Predpomorjanska (C 41/2001) (UL L 165, 24.6.2002, str. 15), uvodna izjava 67.

([27]) Glej uvodno izjavo 65.

([28]) Oddelek 43 stare različice pravilnika *Luftverkehrszulassungsordnung*.

([29]) Glej sodbo zveznega sodišča z dne 24. novembra 1977, številka spisa III ZR 27/76, nemška strokovna revija na področju letalskega in vesoljskega prava (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* – ZLW) 1979, 140 (143); sodbo berlinskega regionalnega sodišča z dne 25. avgusta 2000, številka spisa: 96 O 197/99, nemška strokovna revija na področju letalskega in vesoljskega prava 2001, 475 (479); sodbo zveznega sodišča z dne 23. januarja 1997, številka spisa III ZR 27/96, nemška strokovna revija na področju letalskega in vesoljskega prava 1997, 510.

([30]) Glej sodbo zveznega sodišča z dne 24. novembra 1977, številka spisa III ZR 27/76, nemška strokovna revija na področju letalskega in vesoljskega prava 1979, 140 (148); sodba zveznega upravnega sodišča (*Bundesverwaltungsgericht*) z dne 8. julija 1977, številka spisa VII C 72/74, nemška strokovna revija na področju letalskega in vesoljskega prava 1977, (49); Giemulla, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Giemulla/Schmid, Köln, 2007, oddelek 43 Pravilnika o izdaji dovoljenj v zračnem prometu, odstavek 16.

([31]) Glej opombo 20.

(120) Nemčija je trdila, da berlinska letališča v navedenem okviru, ker sestavljajo en „sistem letališč“, medsebojno ne konkurirajo. Letališče Schönefeld je pripomoglo k manjšemu pritisku na letališče Tegel, ki je bilo na meji svoje zmogljivosti. Strategija za nizkocenovne prevoznike je bila zakonit način posrednega nadzora prometa. Zaradi nje se število potnikov na letališču Tegel ni zmanjšalo. Nasprotno, število potnikov na obeh letališčih se je v letih pred začetkom formalnega postopka preiskave precej povečalo. Poleg tega zaradi geografske oddaljenosti berlinska letališča niso konkurirala letališču Leipzig, Dresden, Hamburg ali Lübeck, zlasti glede potnikov nizkocenovnih prevoznikov, ki pazijo na stroške.

(121) Po mnenju Nemčije je bila za izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike bistvena pridobitev letalskega prevoznika kot ključnega najemnika, ki bi letališče Schönefeld uporabljal kot vozlišče. To je bil prvi korak k oblikovanju velikega obsega prometa na navedenem letališču, zaradi česar bi bilo bolj zanimivo za druge letalske prevoznike. Če bi se na letališču Schönefeld uporabljali enaki pogoji kot na letališču Tegel, takega ključnega najemnika ne bi bilo mogoče pridobiti, saj so bili že v 90. letih prejšnjega stoletja poskusi, da bi letalske prevoznike prepričali, naj se z letališča Tegel preselijo na letališče Schönefeld, neuspešni. Da bi preusmerili promet in učinkovito izkoristili zmogljivost letališča Schönefeld, je bilo treba na navedeno letališče privabiti zračni promet. Letalski prevozniki so z izvajanjem strategije za nizkocenovne prevoznike, ki je obsegala seznam pristojbin z vključenimi popusti na število potnikov in drugimi finančnimi spodbudami, prejeli ustrezno spodbudo.

(122) Strategijo za nizkocenovne prevoznike je bilo treba izvajati prek posameznih dogovorov z več letalskimi prevozniki pred začetkom veljavnosti seznama iz leta 2004, da bi se čim prej omejile izgube letališča Schönefeld in pridobil ugoden položaj na takrat hitro rastočemu trgu nizkocenovnih prevoznikov. Nemčija je glede tega poudarila, da bi bilo za uradno spremembo seznama pristojbin letališča potrebno obsežno upravno delo, ki ga ne bi bilo mogoče dokončati dovolj hitro, da bi lahko z izvajanjem strategije za nizkocenovne prevoznike začeli čim prej, tj. do konca leta 2003.

(123) Nemčija je trdila, da je družba FBS s sprejetjem ukrepov, ki se ocenjujejo, ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, saj so njene poslovne odločitve temeljile na strategiji za nizkocenovne prevoznike, posamezni dogovori pa so bili sklenjeni na podlagi trdnega poslovnega načrta, ki ga je pripravil svetovalec. Navedla je tudi oceni, ki sta ju po naročilu družbe FBS izvedli revizijski družbi […] in […], da bi se ocenilo, ali so bili strategija za nizkocenovne prevoznike in posamezni dogovori v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, kar so tudi bili.

(124) Po mnenju Nemčije so revizorji glede odločitve uprave o strateški preusmeritvi in uvedbi sheme finančnih spodbud sklenili, da se lahko dokaže, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu v primerljivem položaju sprejel enake odločitve. Glede dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 in posameznih dogovorov iz preglednice 6 (razen dogovora z družbo V-Bird) je družba […] izračunala njihove neto sedanje vrednosti, ki so bile vse pozitivne, in ugotovila, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu ravnal enako kot družba FBS. Družba […] je kljub temu izrazila posebne pomisleke glede trajanja dogovora z družbo easyJet iz leta 2003, za katerega sta se prvotno dogovorili stranki. Menila je, da bi razumen vlagatelj v tržnem gospodarstvu glede na trajanje (10 let z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih 10 let) ob sklenitvi takega dogovora verjetno upošteval učinek predvidenega dogovora na prihodnje delovanje letališča BER, ki naj bi se odprlo pred prenehanjem veljavnosti dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 ([32]). Po mnenju družbe […] bi lahko obstoj dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 povzročil pritiske na pristojbine, ki bi jih družba FBS lahko izpogajala z drugimi prevozniki za njihove dejavnosti na letališču BER, kar bi vplivalo na donosnost prihodnjega letališča. Nemčija je glede tega poudarila, da pomisleki glede prvotnega trajanja dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 niso več pomembni, saj je bil zadevni dogovor spremenjen z dogovorom z družbo easyJet iz leta 2007, s katerim je bila uvedena določba o prenehanju veljavnosti dogovora ob odprtju letališča BER, ki je bilo takrat načrtovano za leto 2011.

(125) Poleg tega je Nemčija v svojih stališčih glede pripomb tretjih strani menila, da so bile izjave tretjih strani glede seznama pristojbin iz leta 2004 in posameznih dogovorov z nizkocenovnimi prevozniki delno nepravilne in vzete iz konteksta. Poudarila je, da naj bi seznam pristojbin na letališču Schönefeld spodbudil povezave z novimi

([32]) Ta učinek se ni upošteval pri izračunu, ki je privedel do pozitivne neto sedanje vrednosti za dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 v obdobjih, v katerih naj bi prvotno veljal (10 let ali 20 let, odvisno od odločitve družbe easyJet glede 10-letnega podaljšanja po prvih 10 letih).

namembnimi kraji in ni bil diskriminatoren, saj so popusti koristili vsakemu letalskemu prevoznik, ki je privabil zadostno število potnikov na letališče Schönefeld ali uvedel nove povezave ali večjo pogostost letov z letališča Schönefeld.

### 6.5 **Dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 (ukrep 4)**

(126) Nemčija je glede terminala B, ki ga je uporabljala družba easyJet, poudarila, da ima družba easyJet v najemu le del (24 %) skupne uporabne površine terminala B. Po mnenju Nemčije je dodelitev pisarn in okenc za prijavo na let v določenem delu terminala določenemu letalskemu prevozniku običajna praksa na mednarodnih letališčih in ne pomeni prednostne obravnave.

(127) Glede izključne pravice, ki je bila dodeljena družbi easyJet, je Nemčija poudarila, da zaradi velikega števila potnikov, ki ga je prevažala družba easyJet, drugi letalski prevozniki iz izključno praktičnih razlogov niso mogli uporabljati terminala B, saj je njegovo zmogljivost presegla že družba easyJet.

(128) Nemčija je nadalje poudarila, da je bila izključna pravica do uporabe nekaterih območij na letališču Schönefeld dodeljena tudi drugim letalskim prevoznikom. Zlasti skupina Lufthansa (družbe Condor, Sun-Express in Germanwings) je prvotno sama uporabljala terminal D, ko je bil ta zgrajen v obdobju 2004–2005.

(129) Nemčija je nasprotovala tudi pripombam, ki so jih nekatere tretje strani podale glede ukrepa 4, in trdila, da so bili podatki o najemnini, ki so jih navedle nekatere od tretjih strani, nepravilni in neutemeljeni. Najemnina, ki jo je plačevala družba easyJet, je bila določena ob upoštevanju splošnih običajnih najemnin za letališče Schönefeld. Menila je, da najemnin na letališču Schönefeld v nasprotju s trditvami nekaterih zainteresiranih strani ni bilo mogoče primerjati z najemninami na letališču Tegel.

(130) Glede morebitnih prednosti za družbo easyJet zaradi posebne opreme za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B je Nemčija navedla, da je to opremo proizvedla ista družba kot opremo na terminalu A, zasnovana pa je bila v skladu z istimi tehničnimi standardi. Oprema na terminalu B je bila zaradi vgrajene rentgenske tehnologije bolj zapletena, zato je imela manjšo tehnično zmogljivost, čas do prevzema prtljage je bil daljši in bolj je bila nagnjena k okvaram. Družba easyJet je bila zaradi sistema za prevzem in odpremo prtljage na terminalu B pravzaprav v slabšem položaju kot letalski prevozniki, ki so lete opravljali s terminala A. Poleg tega je bilo zaradi razporeditve zgradb prtljago do čakajočega zrakoplova s terminala A mogoče prepeljati v znatno krajšem času kot s terminala B. Zaradi tega je bila družba easyJet v še slabšem položaju kot letalski prevozniki na terminalu A.

(131) Nemčija je trdila, da sistem za prevzem in odpremo prtljage v nasprotju s pripombami nekaterih zainteresiranih strani ni bil obnovljen za družbo easyJet. Rentgenska oprema je bila leta 2003 vgrajena v obstoječi sistem za prevzem in odpremo prtljage zgolj iz varnostnih razlogov.

(132) Nemčija je nazadnje trdila, da je bil potniški promet družbe easyJet na terminal B dodeljen na podlagi nediskriminatornih in primernih meril, čeprav brez postopka oddaje javnega naročila, ki v takih primerih na podlagi nemške zakonodaje ali zakonodaje Unije ni bil zahtevan. Po mnenju Nemčije je bilo leta 2004, ko se je družba easyJet odločila za opravljanje dejavnosti na letališču Schönefeld, jasno, da bo ta prevoznik že od začetka predstavljal zelo velik delež prometa na letališču. Družba easyJet je dejansko že v začetku leta 2004 ustvarila 30 % prometa na letališču. Združitev vseh dejavnosti družbe easyJet na enem samem terminalu je bila primerna in razumna, terminal B pa se je zaradi dodatne zmogljivosti štel za najprimernejšega. Po mnenju Nemčije dostop drugim prevoznikom do letališča Schönefeld ni bil omejen ali oviran, saj je imelo letališče dovolj zmogljivosti, da bi ga lahko uporabljali vsi morebitni zainteresirani prevozniki.

## 7. **OCENA UKREPOV**

(133) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(134) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Da torej ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, mora biti izpolnjen vsak od naslednjih štirih pogojev. Finančna pomoč:

— je dodeljena s strani države ali iz državnih sredstev,

— daje prednost določenim podjetjem ali proizvodnji določenega blaga,

— izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in

— vpliva na trgovino med državami članicami.

(135) Nemčija je v tem primeru trdila, da je družba FBS vedno ravnala tako, kot bi v podobnem položaju ravnal preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, zato ukrepi, ki se ocenjujejo, družbi ne zagotavljajo nobene gospodarske prednosti, ki je ta ne bi mogla pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji. Če to drži, ukrepi, ki jih je izvajala družba FBS, ne pomenijo državne pomoči.

### 7.1 **Načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu – splošni premisleki**

(136) Komisija pri presoji, ali sklenitev določenega dogovora med javno družbo in tretjo stranko za zagotavljanje blaga ali storitev zadevni tretji stranki daje gospodarsko prednost, prouči, ali bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, v podobnih okoliščinah sprejel podobne ukrepe. Ravnanje javne družbe, kot je družba FBS, in hipotetičnega preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu je treba primerjati glede na to, kako bi v času zadevne transakcije ob upoštevanju razpoložljivih podatkov in predvidenega razvoja v tistem času ravnal zadevni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ne glede na poznejše dogodke.

(137) Zato je koncept pričakovanega donosa za javno družbo izredno pomemben. To ne pomeni nujno, da transakcija ne pomeni državne pomoči le, če jo vlagatelj sklene zgolj zaradi kratkoročne donosnosti. Sodišče je odločilo, da se lahko ravnanje javnega vlagatelja primerja z ravnanjem zasebnega vlagatelja, ki se ravna po možnostih dolgoročnejšega donosa ([33]).

(138) Komisija je v tem primeru najprej ocenila, ali se je za strategijo za nizkocenovne prevoznike, ki jo je družba FBS sprejela leta 2003, lahko štelo, da bo srednje- do dolgoročno zmožna ustvariti pozitivne rezultate, in ali bi bilo z vidika donosa zaprtje letališča Schönefeld razumno. Komisija je nato vsak ukrep, ki je predmet formalnega postopka preiskave, proučila ob upoštevanju načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, in sklenila, da navedeni ukrepi ne pomenijo državne pomoči.

### 7.2 **Predhodna analiza: ocena strateških možnosti družbe FBS z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu**

(139) Gospodarski okvir, v katerem je družba FBS upravljala letališče Schönefeld od začetka 90. let prejšnjega stoletja do leta 2003, je bil opisan v oddelkih 2, 3.1 in 3.2.

(140) Kot je bilo v navedenih oddelkih pojasnjeno, je družba FBS upravljala tudi drugi berlinski letališči, tj. Tempelhof in Tegel. Letališče Tempelhof se zaradi svojih posebnih značilnosti in lokacije v središču mesta že od začetka ni štelo za primerno infrastrukturo za morebitno razširitev. Letališče Tegel je bilo sodobno letališče, ki je bilo za letalske prevoznike in potnike bolj zanimivo kot letališče Schönefeld, saj je imelo sodobno infrastrukturo in je bilo bližje središču mesta. Letališče Tegel je v 90. letih prejšnjega stoletja že delovalo blizu polne zmogljivosti, ni pa ga bilo mogoče dovolj razširiti, da bi se izognili dolgoročnim omejitvam zmogljivosti. V nasprotju s tem pa je bilo letališče Schönefeld pretežno neizkoriščeno, po potrebi pa bi ga bilo mogoče razširiti.

(141) Drugi pomemben element v tem okviru je bil povezan z enim samim berlinskim letališčem, ki bi nadomestilo vsa obstoječa berlinska letališča, nahajalo pa bi se na letališču Schönefeld. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 14, je odločitev o izvedbi takega projekta postala uradna s sporazumom, ki so ga nemška zvezna vlada ter deželi Berlin in Brandenburg podpisale maja 1996.

(142) Tretji pomemben element sta bila neuspel poskus v 90. letih prejšnjega stoletja, da bi promet z letališča Tegel preselili na letališče Schönefeld, in dejstvo, da se je promet na letališču Schönefeld po obdobju mirovanja v drugi polovici 90. let prejšnjega stoletja med letoma 2000 in 2003 stalno zmanjševal, slednje pa je bilo leto, v katerem so javni organi morali priznati, da jim ni uspelo privatizirati berlinskih letališč.

([33]) Zadeva C-305/89, Italija proti Komisiji (Alfa Romeo), Recueil 1991, str. I-1603, točka 20; zadeva T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, Recueil 2003, str. II-435, točke 250–270.

(143) Zato so javni organi in družba FBS leta 2003 proučili različne strateške možnosti, ki so bile na voljo družbi FBS. Kot je bilo navedeno, cilj glede novega, skupnega letališča v Berlinu, ki bi se nahajal na lokaciji letališča Schönefeld in obsegal del obstoječe infrastrukture letališča Schönefeld, ni bil vprašljiv ([34]). Cilj družbe FBS in javnih organov je bil zato najti optimalno strategijo za letališče Schönefeld za obdobje od leta 2003 do odprtja letališča BER, ki je bilo načrtovano leta 2011. Na tej podlagi so, kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 28, pri svetovalcu naročili študijo (v nadaljnjem besedilu: študija svetovalca), ki je priporočil strategijo, ki bo na letališče Schönefeld privabila nizkocenovne prevoznike (strategija za nizkocenovne prevoznike).

(144) Družba FBS je imela poleg strategije za nizkocenovne prevoznike (možnost 1) na voljo tudi možnost, da nadaljuje z izvajanjem dotedanje strategije na letališču Schönefeld (možnost 2) ali pa da letališče Schönefeld do odprtja novega letališča BER začasno zapre (možnost 3).

7.2.1 *Primerjava med možnostjo 1 in možnostjo 2*

(145) Kot bo prikazano v nadaljevanju, bi bilo za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih srednje- do dolgoročnejšega donosa in bi nadomestil družbo FBS, razumno, da ne izbere možnosti 2, ampak možnost 1.

Študija svetovalca

(146) Kot je bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 29 in 30, je svetovalec ugotovil, da iz različnih strukturnih razlogov obstaja možnost znatne razširitve zračnega prometa v Berlinu ter da je imel Berlin v primerjavi z drugimi letališči v glavnih mestih leta 2003 še vedno skriti potencial za vzpostavitev in rast prometa nizkocenovnih prevoznikov.

(147) Svetovalec je z vidika prometa nizkocenovnih prevoznikov primerjal Berlin in druga velika mesta. Ugotovil je zlasti, da je pogostost letov na prebivalca v okolju velemesta v Berlinu precej nižja (0,011) kot v drugih velikih evropskih mestih, kot so London (0,029), Bruselj (0,040), Köln (0,030) in Dublin (0,051). Ugotovil je tudi, da je odstotek pogostosti letov nizkocenovnih prevoznikov od vseh pogostosti v Berlinu precej nižji kot v drugih velikih evropskih mestih, in na tej podlagi ocenil, da bi se ta odstotek lahko z […] % povečal na vsaj […] % ali celo na […] %.

(148) Svetovalec je nadalje na podlagi izkušenj drugih velikih mest ocenil, da bi v primeru sprejetja ukrepov za razvoj nizkocenovnega prometa dve tretjini dodatnega prometa nizkocenovnih prevoznikov sestavljali „novi potniki“, tj. potniki, ki iz Berlina ne bi leteli, če ne bi bilo dodatne ponudbe nizkocenovnih prevoznikov, ki je nastala zaradi zadevnih ukrepov ([35]). Svetovalec je menil, da bi se nekateri „novi potniki“ „preusmerili“ z drugih načinov prevoza, kot je vlak ali avtobus.

(149) Svetovalec je na podlagi teh analiz predvidel, da bi lahko dodatni promet nizkocenovnih prevoznikov na letališču Schönefeld kratkoročno, tj. od leta 2003 do leta 2005, prinesel od 600 000 do 900 000 dodatnih potnikov na leto, srednjeročno, tj. od leta 2005 do leta 2010, pa 300 000 dodatnih potnikov. Zaradi tako strme rasti bi se lahko pričakovalo, da bo letališče Schönefeld oskrbelo med 3 in 4,2 milijona več potnikov kot leta 2003. To je pomenilo, da bi lahko imela družba FBS leta 2010 na letališču Schönefeld skupno med 4,7 milijona in 5,9 milijona potnikov ([36]).

(150) Svetovalec je nato podrobno ocenil izvedljivost strategije, ki se je osredotočala na nizkocenovne prevoznike na letališču Schönefeld, pri čemer je opredelil morebitne ovire in dejavnike, ki bi lahko ogrozili uspeh take strategije.

(151) Svetovalec je najprej podrobno analiziral operativne zahteve nizkocenovnih prevoznikov, ki se z več vidikov razlikujejo od zahtev tradicionalnih prevoznikov. Njegova analiza je temeljila na primerih več evropskih letališč, ki jih uporabljajo nizkocenovni letalski prevozniki, ugotovil pa je, da so glavne zahteve nizkocenovnih prevoznikov naslednje:

— kratko obračanje (25–30 minut ([37])) – najpomembnejša zahteva,

([34]) Glej opombo 8.
([35]) Svetovalec je poudaril, da je v skladu z izvedenimi analizami v zvezi z evropskim in ameriškim trgom 50–80 % potnikov, ki letijo z novim nizkocenovnim prevoznikom na trgu, „novih potnikov“, natančno razmerje pa je odvisno od zadevne povezave.
([36]) Dejansko je družba FBS dosegla še večje število (7,3 milijona potnikov).
([37]) Leta 2003, tj. pred začetkom izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike, je čas obračanja pri 26 od 32 letalskih prevoznikov, ki so uporabljali letališče Schönefeld, znašal od 45 do 90 minut.

— sklop letaliških storitev za oskrbo potnikov ter sprejem in odpremo prtljage, zmanjšan na najmanjšega potrebnega, vendar z visoko ravnijo kakovosti zahtevanih storitev,

— „vkrcanje peš“ (walk boarding) ([38]) namesto dražje uporabe potniških mostov, s kratko razdaljo med terminalom in ploščadjo,

— enostavna in funkcionalna infrastruktura, brez dragega sistema IT, smiselne in enostavne poti na letališču,

— ustrezne povezave kopenskega prevoza z letališčem,

— izključna dodelitev prehodov, okenc za prodajo in prijavo na let ter zagotavljanje zadostnega števila pisarn nizkocenovnim prevoznikom.

(152) Svetovalec je ugotovil, da je letališče Schönefeld v veliki meri izpolnjevalo te zahteve. Zlasti kratki časi obračanja na letališču Schönefeld bi bili izvedljivi. Poleg tega je poudaril, da obstajajo optimalne železniške, avtobusne in cestne povezave z letališčem. Kljub temu je opredelil več razmeroma manjših vrzeli in pomanjkljivosti glede vkrcanja peš, izključne dodelitve območij na terminalu in pisarn, smiselnih poti na letališču ter razdalj med terminali in ploščadmi. Svetovalec je ob delnem upoštevanju rešitev, izvedenih na drugih letališčih, ki jih uporabljajo nizkocenovni letalski prevozniki, priporočal več razmeroma manjših prilagoditev, ki bi jih bilo mogoče izvesti, da bi se v celoti izpolnile zahteve nizkocenovnih prevoznikov, ki se zanimajo za opravljanje dejavnosti na letališču Schönefeld. Obsežna vlaganja v infrastrukturo ali znatne spremembe obstoječe infrastrukture niso bile potrebne. Zlasti glede vkrcanja peš se je izkazalo, da bi bilo mogoče obstoječi infrastrukturi v nekaj mesecih in z nizkimi stroški dodati dodatne prehode za vkrcanje peš.

(153) Svetovalec je poleg tega ocenil pritiske konkurence, ki bi se izvajali na dejavnosti nizkocenovnih prevoznikov na letališču Schönefeld, če bi se družba FBS odločila, da jih bo razvila. Ugotovil je, da bi bil pritisk omejen, saj so bila najbližja mednarodna letališča, na katerih bi lahko potekal znaten promet nizkocenovnih prevoznikov, kot so Dresden, Leipzig ali Hannover, predaleč, da bi lahko izvajala znaten pritisk konkurence. Po mnenju svetovalca je bila to potrditev, da bi bilo mogoče velik potencial za promet nizkocenovnih prevoznikov na območju Berlina dejansko uresničiti na letališču Schönefeld.

(154) Svetovalec je poleg tega opredelil in analiziral različne možnosti, ki jih je imela na voljo družba FBS, da bi nizkocenovnim prevoznikom ponudila privlačne letališke pristojbine. Ta vidik se je štel za ključni element morebitne strategije za nizkocenovne prevoznike. Dejansko ni sporno, da nizkocenovni prevozniki zaradi lastne politike določanja cen za potnike na podlagi strategije, ki je osredotočena na veliko število in privlačne prevoznine, od upravljavcev letališč zahtevajo nizke letališke pristojbine. Poleg tega nizkocenovni prevozniki pogosto uporabljajo sistem povezav med dvema točkama (point-to-point) namesto sistema vozlišč in manjših letališč (hub-and-spoke), zato lahko odpirajo nove povezave, ki so pogosto blizu že obstoječim, in povečajo ali zmanjšajo pogostost letov na zelo prožen in dinamičen način. S tem se poveča njihova zmožnost, da izvajajo pritisk nad upravljavci letališč in pridobijo najnižje mogoče letališke pristojbine. Zato je bilo jasno, da nobena strategija za nizkocenovne prevoznike ne bo uspešna brez privlačnejšega sistema letaliških pristojbin na letališču Schönefeld.

(155) Posebne možnosti, ki jih je svetovalec ocenil, so bile (i) splošno znižanje letaliških pristojbin, (ii) popusti na podlagi števila potnikov, (iii) različne pristojbine glede na naravo zagotovljenih storitev ali (iv) kombinacija teh različnih osnovnih možnosti. Na podlagi pravnega pregleda in gospodarske ocene teh možnosti je priporočil pristop, ki združuje splošno znižanje letaliških pristojbin, popust na potniške pristojbine na podlagi števila potnikov in različne pristojbine na podlagi ravni zagotovljenih storitev, kar bi vključevalo zlasti oprostitev plačila pristojbin za parkiranje letala pri obračanju v manj kot 30 minutah. Ti ukrepi, razen splošnega znižanja letaliških pristojbin, so bili oblikovani zato, da bi koristili le tistim nizkocenovnim prevoznikom, ki bi se šele preselili na letališče Schönefeld, ne pa prevoznikom, ki so to letališče že uporabljali. Utemeljitev za to strategijo je bila, da se privabijo novi prevozniki, ne da bi to škodljivo vplivalo na prihodke, ki jih ustvarijo prevozniki, že prisotni na letališču.

([38]) Pri vkrcanju peš potniki zapustijo terminal in gredo peš prek ploščadi, da se vkrcajo na letalo.

(156) Nazadnje je svetovalec opredelil in analiziral različne možne ukrepe, namenjene povečanju prihodkov, ki niso povezani z letalstvom ter izhajajo zlasti iz dejavnosti restavracij in verig s prehrano, parkirišč, avtobusov, prostorov za oglaševanje itd. V teh priporočilih sta bila upoštevana obseg in vrsta ([39]) dodatnega prometa, pričakovanega na podlagi predlagane strategije za nizkocenovne prevoznike.

(157) Svetovalec je v svoji študiji uporabil zanesljivo metodologijo in ob upoštevanju vseh ustreznih dejavnikov izvedel podrobno oceno. Natančna analiza se kaže zlasti v količinski opredelitvi potenciala za dodatni promet nizkocenovnih prevoznikov, ki temelji na posebnostih območja Berlina in izkušnjah velikih „referenčnih mest“. Koristno je bilo tudi oceniti obseg, v katerem bi lahko na strategijo za nizkocenovne prevoznike vplivala konkurenca, ki bi jo izvajala druga letališča, ugotovitve na podlagi te analize pa so razumne. Pregled zahtev nizkocenovnih prevoznikov, ki bi jih morda zanimalo opravljanje dejavnosti na letališču Schönefeld, in opredelitev ukrepov, s katerimi bi lahko letališče Schönefeld popolnoma zadostilo navedenim zahtevam, sta bila prav tako natančna. Ta analiza je bila dejansko sistematična in zelo podrobna. To velja tudi za analizo različnih morebitnih shem letaliških pristojbin, ki so bile predlagane za privabljanje nizkocenovnih prevoznikov.

(158) Poleg tega bi bilo treba opozoriti, da je svetovalec v okviru svoje študije za družbo FBS pripravil številne dokumente, ki so bili skupaj z dokumenti, ki jih je pripravila družba FBS (vključno s predhodnim finančnim načrtom z dne 5. septembra 2003 z napovedmi glede donosa), osnova za odločitev družbe FBS glede izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike. Preglednica 8 prikazuje pregled finančnih rezultatov, ki so bili leta 2003 pričakovani na podlagi strategije za nizkocenovne prevoznike in na podlagi strategije, pri kateri bi se družba FBS še naprej osredotočala na tradicionalni promet („možnost 1“ v študiji drugega strokovnjaka). Glede strategije za nizkocenovne prevoznike sta bila predvidena dva scenarija, in sicer „pesimistični scenarij“ in „realistični scenarij“, razlikujeta pa se glede razsežnosti pričakovanega dodatnega prometa nizkocenovnih prevoznikov.

*Preglednica 8*

**Finančni učinek možnosti 1 in 2 glede pričakovane stopnje dobička letališča Schönefeld v obdobju 2003–2012 (v milijonih EUR)**

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stopnja dobička brez nizkocenovnih prevoznikov (možnost 1) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Stopnja dobička z nizkocenovnimi prevozniki (možnost 2 – „pesimistični scenarij“) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Stopnja dobička z nizkocenovnimi prevozniki (možnost 3 – „realistični scenarij“) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Vir:* Finančni načrt družbe FBS.

(159) Navedene ocene za „realistični“ in „pesimistični“ scenarij izhajajo iz napovedi glede dodatnega prometa nizkocenovnih prevoznikov, ki jih je podal svetovalec. Te ocene potrjujejo, da je finančni položaj na podlagi strategije za nizkocenovne prevoznike ugodnejši kot pri hipotetičnem scenariju, pri katerem je družba FBS še naprej osredotočena na tradicionalne prevoznike. Če bi družba FBS izbrala možnost 1, bi dejansko morala še naprej ustvarjati

([39]) Svetovalec je na primer priporočil, naj se na letališču vzpostavi veriga s hitro prehrano, da se zadosti zahtevam znatnega števila potnikov, ki potujejo z nizkocenovnimi prevozniki.

znatne izgube do leta 2012, ki pa se ne bi bistveno zmanjšale. Pri strategiji za nizkocenovne prevoznike je bilo nasprotno mogoče pričakovati, da bo na podlagi „realističnega scenarija“ prinesla znatno in stalno zmanjševanje izgub, od leta 2009 naprej pa ponovno zagotavljala donosnost.

(160) Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih srednje- in dolgoročnejšega donosa, bi zato zaključke iz študije svetovalca, skupaj z napovedmi družbe FBS, štel za trdno osnovo za sprejetje strateške odločitve. Za takega preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu bi bilo zato razumno, da ne bi izbral možnosti 2, ampak možnost 1.

Študija prvega strokovnjaka

(161) Družba FBS je, kot je bilo navedeno, pri revizijski družbi […] („prvi strokovnjak“) naročila študijo, da bi preverila informacije, ki jih je imela na voljo družba FBS, ko se je odločila za izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike („študija prvega strokovnjaka“). Navedena študija je bila končana leta 2007 in je potrdila, da sta bila z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike in vzpostavitev ustreznega seznama pristojbin, tj. seznama iz leta 2004, razumna. Prvi strokovnjak je za osnovo svoje analize uporabil številne dokumente iz leta 2003, zlasti finančni načrt, ki ga je družba FBS pripravila za obdobje 2004–2012, in različne dokumente, ki jih je v okviru študije, izvedene za družbo FBS, pripravil svetovalec.

(162) Zaključki prvega strokovnjaka so v skladu z zaključki iz študije svetovalca. Čeprav študija prvega strokovnjaka ni bistvena za oceno Komisije, je dodaten element, ki potrjuje, da bi bilo za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu razumno, da ne bi izbral možnosti 2, ampak možnost 1.

Sklepna ugotovitev

(163) Ob upoštevanju navedenega se sklene, da bi bilo za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih srednje- in dolgoročnejšega donosa in bi nadomestil družbo FBS, leta 2003 razumno, da ne izbere možnosti 2, ampak možnost 1.

7.2.2 *Primerjava med možnostjo 3 ter možnostma 1 in 2*

(164) Kot je bilo že navedeno, je bila ena od možnosti za družbo FBS, da zapre letališče Schönefeld (možnost 3) vsaj do odprtja letališča BER. Družba FBS bi lahko tako odločitev sprejela leta 2003 (leto, v katerem se je družba FBS odločila za izvajanje strategije za nizkocenovne prevoznike), pa tudi prej in potem. Iz razpoložljivih dokumentov je razvidno, da družba FBS nikdar ni resno razmišljala o tej možnosti, vsaj ne od sklenitve pogodbe o prenosu nadzora in dobička leta 1992. Poleg tega koristi take možnosti v študiji svetovalca niso bile analizirane.

(165) Pri presoji, ali bi bila za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, ta možnost ugodnejša od možnosti 1 in 2, je treba upoštevati projekt letališča BER. Kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 14, se je načrtovanje gradnje skupnega berlinskega letališča začelo januarja 1992, 20. junija 1993 pa je bilo objavljeno, da je območje južno od letališča Schönefeld, zraven obstoječega letališča, eno od možnih lokacij za letališko infrastrukturo novega letališča BER. Že v letih 1992 in 1993 je bilo zato dejstvo, da bi bilo letališče Schönefeld primerno za novo skupno berlinsko letališče, več kot le oddaljena možnost. Ta možnost je postala gotova s sporazumom, ki so ga nemška zvezna vlada ter deželi Berlin in Brandenburg podpisale 28. maja 1996, od takrat pa ni bila nikdar vprašljiva.

(166) Na tej podlagi bi imelo zaprtje letališča Schönefeld z vidika preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu več pomembnih negativnih učinkov. Najprej je treba spomniti, da je letališče Tempelhof postopno zmanjševalo svoje dejavnosti, letališče Tegel pa je bilo od 90. let prejšnjega stoletja vedno bolj na meji svoje zmogljivosti; kot je prikazano v preglednici 1, se je njegov promet je od takrat precej večal ([40]). Letališče Tegel v nobenem primeru ni moglo prevzeti celotnega prometa na območju Berlina. Letališče Schönefeld je bilo potrebno zaradi zagotavljanja, da bo imel Berlin zadostno letališko zmogljivost, njegovo zaprtje pa bi prineslo znaten primanjkljaj. Letališče Schönefeld je med letoma 1991 in 2003 dejansko predstavljalo med 13 % in 20 % skupnega potniškega zračnega prometa v Berlinu. Letališče Schönefeld je bilo pomembno zlasti v koničnih obdobjih, tj. obdobjih z velikim številom čarterskih poletov iz Berlina. Letališče Schönefeld je bilo bistveno tudi zaradi tovornih letov, saj je imelo v nasprotju z letališčem Tegel 24-urno operativno licenco, zato ga je bilo mogoče uporabiti za nočne lete. Poleg tega letališč Tegel in Tempelhof ni bilo mogoče dovolj razširiti, da bi se dolgoročno izognili omejitvam zmogljivosti ([41]).

([40]) V tistem času je bil promet letališča Tempelhof zelo skromen v primerjavi s prometom na drugih dveh berlinskih letališčih.
([41]) Glej uvodni izjavi 9 in 14.

(167) Letališče Schönefeld je imelo dovolj dodatne zmogljivosti, da bi lahko prevzelo dodatni promet. Kot je prikazano v preglednici 1, se je zaradi letališča Schönefeld promet v Berlinu sčasoma znatno povečal, zlasti po začetku izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike leta 2003. Promet v Berlinu se je med letoma 2003 in 2006 s 13,3 milijona povečal na 18,4 milijona potnikov, več kot 80 % te rasti pa je pripadlo letališču Schönefeld. Z zaprtjem letališča Schönefeld bi Berlin izgubil znaten del obstoječega prometa, pa tudi znaten potencial za povečanje navedenega prometa.

(168) Možnost, da bi zaprtje letališča lahko povzročilo pomanjkanje zmogljivosti na območju, na katerem se letališče nahaja, in omejilo potencial za povečanje zračnega prometa na tem območju, preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, ne pa po ciljih javne politike, sama po sebi ne bi nujno odvrnila od zaprtja letališča. Vendar bi v tem primeru zaprtje letališča Schönefeld in učinek, ki bi ga to imelo na celotno letališko infrastrukturo na območju Berlina, posledično pa tudi na skupni zračni promet na območju, resno vplivalo na promet na letališču BER kot prihodnjem skupnem letališču na območju Berlina na začetku njegovega delovanja. Če bi se letališče Schönefeld zaprlo, bi letališče BER svoje delovanje pričelo v precej slabših poslovnih pogojih, tj. s precej manjšim prometom, kot če bi letališče Schönefeld nadaljevalo z delovanjem. Ta dejavnik bi preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki bi nadomestil družbo FBS, odvrnil od zaprtja letališča Schönefeld zaradi učinka, ki bi ga zaprtje imelo na donosnost družbe.

(169) Poleg tega bi morala družba FBS v primeru, če bi se letališče Schönefeld zaprlo pred odprtjem letališča BER, v celoti ustvariti začetni promet letališča BER. Letalske prevoznike, ki so lete opravljali z letališča Tegel, bi morala prepričati, naj svoje dejavnosti preselijo na novo letališče (namesto da jih le prekinejo), letalske prevoznike, ki letov iz Berlina ne opravljajo, pa, naj tam začnejo z opravljanjem dejavnosti. To bi bil precej slabši položaj kot v primeru, če bi letališče Schönefeld še vedno delovalo ob odprtju letališča BER. V slednjem scenariju bi velik delež prvotnega prometa novega letališča „naravno“ ustvarili letalski prevozniki, ki že uporabljajo letališče Schönefeld, vključno s tistimi, ki jih je od leta 2003 privabila strategija za nizkocenovne prevoznike.

(170) Poleg tega bi imelo zaprtje letališča Schönefeld daljnosežni upravni učinek na projekt letališča BER. Zaradi zaprtja letališča bi bilo preklicano njegovo dovoljenje za poslovanje. Zato bi bila za novo letališče potrebna popolnoma nov postopek načrtovanja in popolnoma novo dovoljenje za poslovanje. Če bi letališče Schönefeld nadaljevalo z delovanjem, bi bila za odprtje letališča BER potrebna le razširitev dovoljenja letališča Schönefeld za poslovanje; upravni postopek bi bil precej lažji, izdatki bi bili precej manjši, porabljenega bi bilo manj časa in stopnja negotovosti glede izida postopka bi bila precej nižja. V primeru popolnoma novega postopka načrtovanja in dovoljenja za poslovanje bi bile zlasti zaradi neznanega izida ocene učinka projekta na okolje prisotne znatne negotovosti. Poleg tega je splošno znano, da je pridobivanje podpore javnosti pri popolnoma novem letališkem projektu precej težje kot pri razširitvi infrastrukture, ki se že uporablja.

(171) Prenehanje delovanja letališča Schönefeld bi povzročilo tudi stroške zaradi odpuščanja in pozneje zaradi najema, zaposlovanja in usposabljanja novega osebja, ko bi se odprlo letališče BER. Posledica bi bili dodatni stroški in operativne težave v primerjavi s scenarijem, v katerem bi bilo osebje, ki dela na letališču Schönefeld, že pripravljeno na delo na novem letališču ob njegovem odprtju.

(172) Navedene vidike je zelo težko količinsko opredeliti, zlasti ker kratko-, srednje- in dolgoročno vplivajo na gospodarski položaj prihodnjega letališča. Jasno pa je, da znatno vplivajo na gospodarske pogoje, pod katerimi bi se letališče BER odprlo in delovalo, pa tudi na izvedljivost projekta, ki je za družbo FBS strateško izjemno pomemben. Zato je treba te slabosti, pa čeprav na kvalitativni osnovi, šteti za dovolj resne, da presegajo vse koristi, ki bi jih bilo mogoče pričakovati z zaprtjem letališča Schönefeld v obliki prihrankov pri fiksnih stroških, zlasti če bi se lahko pričakovalo, da bo strategija, namenjena povečanju prometa nizkocenovnih prevoznikov na letališču Schönefeld, zagotovila pozitivne finančne rezultate.

7.2.3 *Sklepna ugotovitev iz predhodne analize*

(173) Ob upoštevanju navedenega se sklene, da z vidika preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu zaprtje letališča Schönefeld kadar koli med letom 1992 in odprtjem letališča BER ne bi bilo razumno. Poleg tega preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, med tremi strateškimi možnostmi, ki so bile na voljo leta 2003, ne bi izbral možnosti 2 ali 3, ampak možnost 1, torej strategijo za nizkocenovne prevoznike. V okviru te strategije bi vlagatelj nizkocenovnim prevoznikom, da bi jih privabil na letališče Schönefeld, nudil privlačne letališke pristojbine (in/ali finančne spodbude, ki bi blažile stroške letaliških pristojbin).

### 7.3 **Ocena pogodbe o prenosu nadzora in dobička (ukrep 1)**

(174) Komisija je v sklepu o začetku postopka zaradi stalnih izgub, ki jih je ustvarjalo letališče Schönefeld, izrazila pomisleke, ali je družba FBS, ko je izgube letališča Schönefeld izravnala na ravni skupine FBS z dobičkom iz dejavnosti na letališčih Tegel in Tempelhof, ravnala kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu ([42]).

(175) Pogodba o prenosu nadzora in dobička je bila podpisana 6. avgusta 1992, precej pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris ([43]), ki je bila izdana 12. decembra 2000. Nemški organi bi lahko upravičeno domnevali, da financiranje letališke infrastrukture ni pomenilo državne pomoči in da v skladu s tem ukrepov ni bilo treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija sedaj na podlagi pravil o državni pomoči ne more dvomiti o zakonitosti finančnih ukrepov, dodeljenih ([44]) pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris ([45]), tj. pred 12. decembrom 2000. Pogodba o prenosu nadzora in dobička bi lahko državno pomoč pomenila šele od navedenega datuma. Časovni okvir preiskave, ki jo Komisija izvaja glede tega ukrepa, je zato omejen na obdobje od 12. decembra 2000 do datuma začetka formalnega postopka preiskave.

(176) Kot je pojasnila Nemčija, je sklenitev pogodb o prenosu nadzora in dobička običajna poslovna praksa, zlasti za namene davka od odhodka pravnih oseb. Poleg tega je „izravnava“ izgub in dobičkov, ki jih ustvarijo različne družbe znotraj skupine, prav tako običajna, lahko pa je v obliki pogodbe o prenosu ali pa dividend, ki jih odvisne družbe plačajo svojim matičnim družbam. Dejstvo, da je skupina FBS leta 1992 sklenila pogodbo o prenosu nadzora in dobička ter jo od takrat ohranila, samo po sebi ne more pomeniti državne pomoči.

(177) Komisija je v zvezi z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu že navedla, da „[mora biti] v odločitvah o podjetniških naložbah […] uporabljen širok razpon presoj. Načela [vlagatelja v tržnem gospodarstvu] je treba uporabiti, kadar ni nobenega dvoma, da je edina verodostojna razlaga za zagotavljanje javnih sredstev ta, da se jih šteje za državno pomoč. Ta pristop bo treba uporabiti tudi pri vsakem navzkrižnem subvencioniranju, ki ga donosni del javne skupine podjetij izvaja za nedonosni del. To se dogaja v zasebnih podjetjih, ko ima zadevno podjetje strateški načrt, pri katerem so dobre možnosti za dolgoročni dobiček, ali pa navzkrižno subvencioniranje prinaša neto korist skupini kot celoti. Kadar se navzkrižno subvencioniranje izvaja v javnih matičnih družbah, bo Komisija upoštevala podobne strateške cilje ([46]).“

(178) V tem primeru se za navzkrižno subvencioniranje zato ne more šteti, da je letališču Schönefeld zagotovilo gospodarsko korist, če je del strateškega načrta z dolgoročnim dobičkom ali pa splošno koristi skupini FBS.

(179) Na podlagi vseh razlogov iz oddelka 7.2.2 je že vsaj do leta 1992, torej precej pred sodbo v zadevi Aéroports de Paris ([47]), jasno, da je bilo razumno ohraniti delovanje letališča Schönefeld, ne pa ga zapreti, čeprav je več let ustvarjalo izgubo. Zaprtje letališča Schönefeld bi letališču BER (ki naj bi kot prihodnje skupno berlinsko letališče vsaj dolgoročno ustvarjalo dobiček) povzročilo resno gospodarsko škodo, ogrozilo pa bi tudi izvedljivost tega velikega strateškega projekta. Odločitev za gradnjo skupnega letališča v Berlinu ni temeljila le na prostorskem načrtovanju ali okoljskih premislekih, ampak je bila sprejeta tudi zaradi pričakovanega povečanja prometa in prihodkov. Kot je Komisija ugotovila v sklepu o odobritvi pomoči za financiranje letališča BER, je bil uspeh projekta odvisen od pričakovane rasti prometa v Berlinu ([48]) na skupnem letališču ([49]). Da bi se delovanje letališča Schönefeld ohranilo in bi letališče Schönefeld morda postalo donosno letališče (najprej s prepričevanjem letalskih prevoznikov, naj se preselijo na letališče Schönefeld in nato z izvajanjem strategije za nizkocenovne prevoznike), je

([42]) Sklep o začetku postopka, odstavki 69 do 71.
([43]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjena z zadevo C-82/01 P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297, točke 75–79.
([44]) Ustrezno merilo za datum, na katerega se šteje, da je bil morebiten ukrep pomoči odobren, je datum pravno zavezujočega instrumenta, s katerim javni organi odobrijo zadevni ukrep prejemniku pomoči. Glej zadevo T-358/94, Compagnie Nationale Air France proti Komisiji, Recueil 1996, str. II-2109, točka 79; zadevo T-109/01, Fleuren Compost BV proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127, točka 74, združeni zadevi T-362/05 in T-363/05, Nuova Agricast proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-297, točka 80, in združeni zadevi T-427/04 in T-17/05, Francoska republika in France Télécom proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. II-4315, točka 321.
([45]) Sklep Komisije z dne 3. oktobra 2012 v zadevi C 38/2008 o terminalu 2 münchenskega letališča (UL L 319, 29.11.2013, str. 8), uvodne izjave 74 do 81.
([46]) Sporočilo Komisije državam članicam „Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe EGS in člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS o javnih podjetjih v predelovalni industriji“ (UL C 307, 13.11.1993, str. 3), odstavek 29.
([47]) Glej opombo 42.
([48]) Glej zlasti uvodno izjavo 82 odločitve v zadevi NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) Glej zlasti uvodno izjavo 78 odločitve v zadevi NN 25/09 (ex N 167/09).

bilo treba zagotoviti njegovo preživetje z uporabo dela dobička, ki sta ga ustvarili letališči Tegel in Tempelhof, za njegovo financiranje. V tem primeru je zato navzkrižno subvencioniranje del „strateškega načrta, pri katerem so dobre možnosti za dolgoročni dobiček“, vsekakor pa v primerjavi s hipotetičnim scenarijem, v katerem se bi letališče Schönefeld zaprlo, dolgoročno koristi skupini FBS kot celoti. Skupina FBS je za te dolgoročne koristi, tj. uspešno odprtje in donosno delovanje skupnega letališča za aglomeracijo Berlin (skupaj s pričakovanim dobičkom iz delovanja letališča Schönefeld po nekaj letih izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike), lahko pričakovala, da bodo presegle skupne izgube letališča Schönefeld pred odprtjem letališča BER.

(180) Zato skupina FBS s sklenitvijo in ohranjanjem pogodbe o prenosu nadzora in dobička ter ohranjanjem delovanja letališča Schönefeld slednjemu ni zagotovila nobene gospodarske prednosti ([50]). Sklenitev in izvajanje pogodbe o prenosu nadzora in dobička od 12. decembra 2000 zato ne vključuje državne pomoči.

### 7.4 **Dogovori med družbo FBS in različnimi letalskimi prevozniki: uvodne opombe**

(181) Pred oceno dogovorov med družbo FBS in različnimi letalskimi prevozniki je koristno oblikovanje različnih uvodnih opomb, zlasti ob upoštevanju sodbe Splošnega sodišča v zadevi Charleroi (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Charleroi) ([51]), ki je bila sprejeta po začetku formalnega postopka preiskave v tem primeru.

#### 7.4.1 *Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu za dogovore med družbo FBS in različnimi letalskimi prevozniki*

(182) Nekatere tretje strani so v bistvu trdile, da so zadevni dogovori zadevnim letalskim prevoznikom zagotavljali gospodarsko prednost, ker so se pogoji, ponujeni na podlagi teh dogovorov, razlikovali od splošnih pravil, ki so se uporabljala za letališke pristojbine na letališču Schönefeld, ali ker enaki pogoji niso bili enako ponujeni vsem letalskim prevoznikom.

(183) Bistveno vprašanje, ki se zastavlja na podlagi teh trditev, je naslednje. Če na letališču, ki ga vodi javna družba, obstaja sistem objavljenih pristojbin in če upravljavec letališča na te pristojbine ponudi popuste ali finančne spodbude, ki imajo enak učinek kot popusti ([52]), ali taki popusti in spodbude ([53]) zadevnim letalskim prevoznikom sami po sebi in v vseh okoliščinah zagotavljajo gospodarsko prednost?

(184) Odgovor na to vprašanje je nikalen. V sodbi v zadevi Charleroi, ki se je nanašala zlasti na popust, ki ga je Regija Valonija nudila letalskemu prevozniku na letališču, za katerega je bila regija pristojna za določanje letaliških pristojbin, je Splošno sodišče navedlo: „Samo dejstvo, da ima Regija Valonija v tem primeru regulativne pristojnosti na področju določanja letaliških taks, ne pomeni, da sistema popustov na navedene takse ni treba preizkusiti z vidika zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj bi tak sistem lahko vzpostavil tudi zasebni vlagatelj ([54]).“ Iz tega sledi, da popusti na letališke pristojbine (ali finančne spodbude, ki zmanjšajo neto finančne tokove od letalskih prevoznikov k upravljavcu letališča) ne zagotavljajo samodejno gospodarske prednosti. Da bi se ugotovilo, ali res zagotavljajo gospodarsko prednost, je treba oceniti, ali bi se preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, odločil za dodelitev podobnih popustov in spodbud določenemu zadevnemu letalskemu prevozniku ([55]).

(185) Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče, lahko ima številne razloge za to, da vsem letalskim prevoznikom ne nudi istih pogojev. Zlasti razumno je lahko nudenje posebnih finančnih spodbud (tudi v obliki nepovratnih sredstev za trženje) in posebnih popustov na objavljene letališke pristojbine letalskim prevoznikom, ki

([50]) Ob predpostavki, da se lahko letališče Schönefeld šteje za podjetje v skupini FBS, čeprav ni ločen pravni subjekt, in bi lahko prejelo državno pomoč „od“ družbe FBS.

([51]) Zadeva T-196/04, Ryanair Ltd proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643.

([52]) Kot so znižanje plačil ali pristojbin ob uvedbi nove povezave ali povečanju pogostosti letov ali pa nepovratna sredstva za trženje, ki krijejo del stroškov trženja letalskega prevoznika, na primer ob uvedbi nove povezave.

([53]) Te spodbude se predlagajo z dvostranskimi dogovori ali shemami finančnih spodbud na podlagi parametrov, kot je število potnikov, določijo pa se z objavljenim pravnim aktom, kot je seznam pristojbin.

([54]) Sodba v zadevi Charleroi, točka 101.

([55]) Komisija je podoben pristop uporabila v svojem Sklepu C(2011) 3497 z dne 24. maja 2011 o začetku formalnega postopka preiskave v zadevi SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Romunija – Mednarodno letališče Temišvar – Wizz Air (UL C 270, 13.9.2011, str. 11). Glej tudi uvodno izjavo 129, v kateri je Komisija navedla, da „[je treba v] […] skladu z uveljavljeno sodno prakso […] oceniti, ali bi zasebni upravljavec letališča v podobnih okoliščinah sprejel enak ali podoben trgovinski dogovor kot letališče Temišvar, zlasti ob upoštevanju razpoložljivih podatkov in predvidenega razvoja v času teh vložkov.“

na letališče privabijo veliko število potnikov. Ti ugodni pogoji se lahko objektivno utemeljijo s pričakovanim dodatnim prometom in prihodki, ki niso povezani z letalstvom in se ustvarijo s tem dodatnim prometom ([56]). Nadaljnja utemeljitev je, da je lahko dobiček na potnika, ustvarjen z letališkimi pristojbinami, ki jih plača letalski prevoznik, v absolutnem smislu precejšen zaradi števila potnikov, čeprav se zmanjša zaradi popustov in finančnih spodbud.

(186) Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče, lahko pri določanju pogojev, ki jih ponudi letalskim prevoznikom, upošteva številne dejavnike. Ti dejavniki ne vključujejo le pričakovanega dodatnega prometa, ampak tudi čas, v katerem se izvajajo pogajanja z letalskim prevoznikom glede dogovora (in položaj letališča v tistem obdobju, zlasti glede izkoriščenosti zmogljivosti), povezave, na katerih namerava letalski prevoznik opravljati lete ([57]), operativne zahteve letalskega prevoznika na letališču, vrste storitev, ki so na letališču zahtevane, in njihove značilnosti, pritisk, ki ga letalski prevozniki izvajajo med pogajanji ([58]) itd.

(187) Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki upravlja letališče, lahko zato različnim letalskim prevoznikom utemeljeno nudi različne pogoje glede letaliških pristojbin in finančnih spodbud, z dvostranskimi dogovori ali shemami popustov in finančnih spodbud, vključenih v pravne instrumente, s katerimi se pristojbine določajo ([59]). Za oceno, ali taki popusti in finančne spodbude zagotavljajo gospodarsko prednost, je treba ugotoviti, ali je upravljavec letališča ob sprejetju odločitve, da ponudi popuste in finančne spodbude, lahko razumno pričakoval, da bo odločitev donosna, tj. da bo zagotovila večji dobiček (ali nižje izgube, kot v hipotetičnem scenariju.

(188) Poleg tega preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu glede pogojev, ki jih upravljavci letališč letalskim prevoznikom nudijo z dvostranskimi dogovori (na primer posebna nepovratna sredstva za uvedbo novih povezav) in ne izhajajo iz shem splošnih popustov ali finančnih spodbud, vključenih v objavljen seznam pristojbin, v nasprotju s trditvami tretjih strani nima razloga za zagotavljanje, da taki pogoji temeljijo na sklopu splošnih in preglednih meril, ki se uporabljajo za vse prevoznike. Pri pogajanjih o dvostranskih dogovorih z letalskim prevoznikom naj bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu upošteval vse zadevne lastnosti predlaganih storitev letalskega prevoznika, ne pa sklop vnaprej določenih meril, ki lahko omejujejo njegov prostor za pogajanja. Pripombe nekaterih tretjih strani glede domnevnega pomanjkanja preglednosti popustov in finančnih spodbud, ki jih je v tem primeru ponudila družba FBS, zato v okviru uporabe načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu niso pomembne.

7.4.2 *Zakonitost seznama iz leta 2004 in dvostranskih dogovorov med družbo FBS in različnimi letalskimi prevozniki v skladu z nacionalnim pravom*

(189) Vprašanje, ali je seznam iz leta 2004 začel veljati v skladu z nacionalnim pravom, čeprav je pomembno v skladu z nemško zakonodajo, ni pomembno v okviru uporabe načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Dejstvo, da se je popust na splošno veljavne letališke pristojbine ali finančna spodbuda z enakovrednim učinkom dodelila z dvostranskim sporazumom, ne pa s splošno shemo, vključeno v objavljen seznam pristojbin, dejansko ni pomembno. Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu se lahko odloči, da bo popuste ali spodbude dodelil s katerim koli od obeh mehanizmov, donosnost takih odločitev pa ni odvisna od izbranega mehanizma. Zato vprašanje, ali so pogoji, ki jih je družba FBS nudila nekaterim letalskim prevoznikom, izhajali iz samega izvajanja veljavnega seznama pristojbin ali pa iz dvostranskih dogovorov, ni pomembno.

([56]) Tj. prihodki, ki jih upravljavec letališča prejme zaradi dodatne trgovinske dejavnosti avtomobilskih parkirišč, trgovin, restavracij itd., ustvarijo pa jih dodatni potniki.

([57]) Različne povezave lahko privabijo različne profile potnikov, zlasti glede nakupovalnih navad na letališčih, in letališču nudijo ustrezne možnosti za ustvarjanje prihodka, ki ni povezan z letalstvom. Dve različni povezavi imata zato lahko različen učinek na prihodke, ki jih prejema upravljavec letališča.

([58]) Cilj nizkocenovnih prevoznikov je, da svojim strankam nudijo čim nižje prevoznine, zato na upravljavce letališč pritiskajo bolj kot tradicionalni prevozniki, da bi pridobili nizke letališke pristojbine.

([59]) Kot so sheme popustov na število potnikov, spodbude za pogostost in spodbude za namembni kraj, vključene v seznam iz leta 2004.

(190) Prav tako ni pomembno vprašanje, ali je imela družba FBS v skladu z nacionalnim pravom pravico do sklenitve dvostranskih dogovorov, s katerimi so se določili pogoji, ki odstopajo od veljavnega seznama pristojbin ([60]). Splošno sodišče je v svoji sodbi v zadevi Charleroi navedlo: „[…] skladnost ravnanja organa, ki dodeli pomoč, z nacionalnim pravom ni eden od dejavnikov, ki bi jih bilo treba upoštevati pri presoji, ali je ta organ deloval v skladu z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ali pa je dodelil gospodarsko prednost, ki ni v skladu s členom 87(1) ES ([61])."

7.4.3 *Učinki pogojev, ponujenih letalskim prevoznikom, ki so uporabljali letališče Tegel*

(191) Nekatere zainteresirane strani so v svojih pripombah trdile, da so letalski prevozniki, ki so uporabljali letališče Tegel, z nizkimi letališkimi pristojbinami in drugimi ugodnimi pogoji subvencionirali letalske prevoznike, ki so uporabljali letališče Schönefeld. To domnevno navzkrižno subvencioniranje je izhajalo iz dejstva, da je družba FBS učinek nizkih pristojbin izravnala z visokimi pristojbinami na letališču Tegel.

(192) Te pripombe temeljijo na predpostavki, da pogoji, ki jih je nudilo letališče Schönefeld, ne bi vsebovali državne pomoči le, če bi bili enaki pogojem, ki jih je nudilo letališče Tegel.

(193) Vendar to ne drži. Letališči Tegel in Schönefeld se medsebojno razlikujeta v več vidikih, ne le glede letaliških pristojbin, ampak zlasti glede narave letališke infrastrukture in oddaljenosti od središča mesta. Zato medsebojno nista popolnoma zamenljivi. To dokazuje prepričevanje letalskih prevoznikov, naj svoje dejavnosti z letališča Tegel preselijo na letališče Schönefeld, kar je bilo pred izvajanjem strategije za nizkocenovne prevoznike neuspešno.

(194) Poleg tega letalski prevozniki niso „prisiljeni" opravljati dejavnosti na letališču Tegel ali letališču Schönefeld. Poleg teh možnosti imajo letalski prevozniki še dve, in sicer da dejavnosti ne opravljajo na nobenem od navedenih letališč ali da dejavnosti na navedenih letališčih opravljajo z manjšo zmogljivostjo (ter svoje zrakoplove in osebje uporabljajo na drugih povezavah, ne pa na povezavah z Berlinom, saj se je za nizkocenovne prevoznike izkazalo, da lahko svojo zmogljivost hitro prilagodijo spremenljivim tržnim okoliščinam). Vsak poskus družbe FBS, da letalskemu prevozniku, ki razmišlja o opravljanju letov z letališča Schönefeld, vsili enake pogoje, kot jih ima letališče Tegel, bi lahko zadevnega letalskega prevoznika pripravil do spremembe načrtov in bi se ta lahko odločil, da letov ne bo opravljal z nobenega od navedenih letališč ali da bo zmanjšal dejavnosti v Berlinu.

(195) Preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu zato ni imel nobenega razloga, da bi pri določanju višine pristojbin na letališču Schönefeld upošteval pogoje na letališču Tegel. V skladu s primerljivo logiko ter ob upoštevanju omejenega gospodarskega pomena in zmanjšanja ali prenehanja delovanja letališča Tempelhof preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu ni imel nobenega razloga, da bi pri določanju višine pristojbin na letališču Schönefeld upošteval pogoje na letališču Tegel.

7.4.4 *Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu za dogovore med letališčem in letalskimi prevozniki*

(196) Komisija ugotavlja, da je treba v tem primeru zadevne dogovore obravnavati kot del izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike, ki naj bi srednje- in dolgoročno letališču Schönefeld zagotovila pozitivne rezultate.

(197) Da bi se ocenilo, ali kateri od dogovorov zagotavlja gospodarsko prednost, je treba analizirati, ali bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu na datum sklenitve dogovora pričakoval, da bo dogovor zagotovil večji dobiček, kot bi bil drugače dosežen. Ta večji dobiček se meri z razliko med mejnimi prihodki, za katere se pričakuje, da jih bo ustvarila pogodba (tj. razliko med prihodki, ki bi se dosegli, če bi bila pogodba sklenjena, in prihodki, ki bi se dosegli brez pogodbe), in mejnimi stroški, ki bi nastali zaradi pogodbe (tj. razliko med stroški, ki bi nastali, če bi se pogodba sklenila, in stroški, ki bi nastali brez pogodbe), od dobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna mera.

(198) Poleg tega je treba pri tej analizi upoštevati vse ustrezne mejne prihodke in stroške, povezane s transakcijo. Različnih elementov (popustov na letališke pristojbine, nepovratnih sredstev za trženje, drugih finančnih spodbud) se ne sme ocenjevati ločeno. Kot je bilo navedeno v sodbi v zadevi Charleroi, „[…] pri uporabi načela zasebnega

([60]) To vprašanje se pojavi zlasti v zvezi z dogovorom z družbo easyJet iz leta 2003, ki je bil sklenjen v času veljavnosti seznama iz leta 2003 in je očitno odstopal od njegovih pogojev (glej uvodno izjavo 42). Poleg tega so bili prvi dogovor z družbo Ryanair, prvi dogovor z družbo Germanwings ter dogovora z družbama Volare in V-Bird sklenjeni v času veljavnosti seznama iz leta 2003, zagotovili pa so plačilo nepovratnih sredstev, ki niso bila določena v seznamu (glej uvodno izjavo 48). Podobno so bili dogovori z družbami Aer Lingus, Icelandair in Norwegian Air Shuttle sklenjeni v času veljavnosti seznama iz leta 2004, zagotovili pa so nepovratna sredstva za kritje dela stroškov trženja zadevnih prevoznikov, ki jih je plačala družba FBS, kar prav tako ni bilo določeno v seznamu (glej uvodno izjavo 49).

([61]) Sodba v zadevi Charleroi, točka 98.

vlagatelja [je treba] gospodarski posel […] presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst […] ([62])."

(199) Pričakovani mejni prihodki morajo vključevati zlasti prihodke od letaliških pristojbin ob upoštevanju popustov ter dodatnega prometa, za katerega se pričakuje, da ga bo ustvaril dogovor, in prihodkov, ki niso povezani z letalstvom in za katere se pričakuje, da jih bo ustvaril dodatni promet. Pričakovani mejni stroški morajo vključevati zlasti vse mejne stroške poslovanja in naložb, ki ne bi nastali brez dogovora, pa tudi stroške nepovratnih sredstev za trženje in drugih finančnih spodbud.

### 7.5 **Ocena dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 (ukrep 2)**

(200) Dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 je bil sklenjen pred začetkom veljavnosti seznama iz leta 2004, in sicer najprej za obdobje 10 let, z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih 10 let.

(201) Nemčija je predložila dokaze o predhodnih finančnih možnostih projekta, ki so temeljile zlasti na napovedih družbe FBS z dne 17. decembra 2003, tj. pred datumom podpisa dogovora med družbo FBS in družbo easyJet dne 19. decembra 2003; glej uvodno izjavo 37. Družba FBS je predvidevala, da se bo z dogovorom dobiček iz poslovanja v obdobju 2004–2012 povečal vsako leto, prag dobička pri poslovanju pa bo dosežen leta 2010.

*Preglednica 9*

**Napovedi družbe FBS glede dodatnega dobička, ustvarjenega z dogovorom z družbo easyJet iz leta 2003 (v milijonih EUR)**

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dobiček iz poslovanja brez družbe easyJet | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Dodatni dobiček iz poslovanja z družbo easyJet | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Konsolidiran dobiček iz poslovanja | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

(202) Komisija meni, da so bile te napovedi in njihove temeljne domneve trdna osnova za podpis dogovora z družbo easyJet iz leta 2003.

(203) Napovedi glede prometa, pričakovanega na podlagi dogovora z družbo easyJet iz leta 2003, so bile izračunane na podlagi števila zrakoplovov, ki naj bi jih družba easyJet sčasoma uporabljala na letališču, kot je bilo določeno v dogovoru, in koeficienta zasedenosti v višini […] %, ki se zdi verjeten glede na običajne koeficiente obremenitve, ki jih dosegajo nizkocenovni prevozniki.

(204) V poslovnem načrtu so se upoštevale napovedi glede vseh ustreznih mejnih stroškov in prihodkov, vključno s kategorijami prihodkov, povezanih z letalstvom, in prihodkov, ki niso povezani z letalstvom, ter stroški finančnih spodbud, ponujenih družbi easyJet. V napovedih so bili upoštevani zlasti dodatni promet in premiki zrakoplovov, pričakovani na podlagi dogovora, ter pogoji dogovora.

(205) Da bi družba FBS preverila to strateško odločitev, je sčasoma pri revizijski družbi […] (v nadaljnjem besedilu: drugi strokovnjak) naročila oceno glede tega, ali bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, leta 2003 podpisal navedeno pogodbo. Navedena ocena (v nadaljnjem besedilu: študija drugega strokovnjaka) je vključevala tudi dogovore, podpisane z drugimi letalskimi prevozniki, končana pa je bila leta 2007.

(206) Drugi strokovnjak je svojo analizo dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 izvedel na podlagi napovedi družbe FBS, ki so bile že navedene v uvodni izjavi 158.

(207) Drugi strokovnjak je podrobno preveril trdnost napovedi družbe FBS glede stroškov in prihodkov ter na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob sklenitvi pogodbe, prilagodil domneve družbe FBS, kadar je menil, da niso bile ustrezne.

([62]) Sodba v zadevi Charleroi, točka 59.

(208) Drugi strokovnjak je na primer prilagodil poslovni načrt, da je vključil stroške naložbe v višini […] milijonov EUR za dodatne prehode za družbo easyJet na terminalu B. Poleg tega je izvedel prilagoditve, ki so vključevale dejstvo, da so napovedi družbe FBS temeljile na različici osnutka dogovora z družbo easyJet, ki se je nekoliko razlikovala od podpisanega dogovora. Izvedel je torej prilagoditve poslovnega načrta, da bi se v celoti ujemal s pogoji podpisanega dogovora.

(209) Poleg tega je drugi strokovnjak na podlagi napovedi družbe FBS, prilagojene, kot je bilo navedeno, izračunal neto sedanjo vrednost dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 za obdobje 2004–2007 dne 30. decembra 2003. Neto sedanja vrednost časovne vrste pričakovanih denarnih pritokov in odtokov je opredeljena kot diskontirana vsota posameznih pričakovanih denarnih tokov v ustreznem obdobju. Neto sedanja vrednost je običajno orodje, ki ga podjetja uporabljajo za oceno donosnosti projekta. Drugi strokovnjak je izračunal skupno neto sedanjo vrednost dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 ob koncu vsakega leta do prenehanja veljavnosti dogovora. Diskontno mero, ki se je nato uporabila za diskontiranje denarnih tokov, je izračunal na podlagi klasičnega modela ocenjevanja dolgoročnih sredstev ([63]), zato je diskontna mera dejansko izražala stroške kapitala družbe FBS leta 2003.

(210) Dobljene neto sedanje vrednosti so prikazane v naslednji preglednici:

*Preglednica 10*

**Neto sedanja vrednost denarnih tokov, pričakovanih na podlagi dogovora z družbo easyJet iz leta 2003**

| Skupna neto sedanja vrednost ob koncu leta (vrednost z dne 30. decembra 2003): | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Neto sedanja vrednost (v milijonih EUR) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Vir*: Študija drugega strokovnjaka.

(211) Te neto sedanje vrednosti so vse pozitivne in potrjujejo, da je bila sklenitev dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 smiselna.

(212) Drugi strokovnjak je v svojem poročilu ugotovil, da družba FBS leta 2003, ko je ocenjevala, ali bi podpisala dogovor, ni upoštevala učinka prvotno podpisanega dogovora, tj. za 10 let z možnostjo podaljšanja za nadaljnjih 10 let, na letališče BER. Kot je ugotovil drugi strokovnjak, bi dogovor z družbo easyJet iz leta 2003, kot je bil prvotno sestavljen, veljal še nekaj let po odprtju letališča BER, ki je bilo načrtovano za leto 2011. Poleg tega so bili v dogovoru določeni pogoji, ki so bili očitno ugodnejši od pogojev, predvidenih v splošnih pristojbinah, načrtovanih za letališče BER, ko bi bilo to odprto. Po mnenju drugega strokovnjaka je zato obstajalo tveganje, da bodo zaradi dogovora z družbo easyJet iz leta 2003 drugi prevozniki nad družbo FBS izvajali znaten pritisk, da bi zmanjšali razlike med splošnimi pristojbinami na letališču BER in pristojbinami, dogovorjenimi z družbo easyJet. Vendar je bilo to leta 2003 zelo malo verjetno tveganje, ki ga zaradi hitro spreminjajočega se razvoja trga za nizkocenovne prevoznike ni bilo mogoče predvideti z nobeno stopnjo gotovosti, še manj pa količinsko opredeliti. Dejansko do tega tveganja ni nikdar prišlo. Dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 je zamenjal spremenjeni dogovor z družbo easyJet iz leta 2007, ki naj bi prenehal veljati z odprtjem letališča BER.

(213) Študija drugega strokovnjaka zato potrjuje, da bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu sklenil dogovor z družbo easyJet iz leta 2003.

(214) Dogovor z družbo easyJet iz leta 2003 torej ne vključuje državne pomoči.

([63]) Na podlagi modela ocenjevanja dolgoročnih sredstev je formula za izračun diskontne stopnje „ra“:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
kjer je:
rrf = stopnja donosa na netvegani vrednostni papir,
rm = pričakovana stopnja donosa splošnega trga,
Ba = beta sredstva.

### 7.6 **Ocena dogovorov z drugimi letalskimi prevozniki (ukrep 3)**

(215) Odločitve družbe FBS, da sklene dogovore z družbami Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle in Aer Lingus, so prav tako temeljile na predhodnih napovedih glede mejnega prometa ter mejnih stroškov in prihodkov, ki so pokazale, da bi bila sklenitev navedenih dogovorov donosna.

(216) Za vsakega od navedenih dogovorov so se napovedi glede pričakovanega prometa izračunale na podlagi števila premikov zrakoplovov, pričakovanih na podlagi načrtovanih dejavnosti prevoznika, in razumnih domnev glede njihovih koeficientov obremenitve. Pri teh napovedih so bile upoštevane vse napovedi ustreznih kategorij mejnih stroškov in mejnih prihodkov, vključno s kategorijami prihodkov, povezanih z letalstvom, in prihodkov, ki niso povezani z letalstvom, ter stroški finančnih spodbud, ki jih je družba FBS ponudila prevoznikom.

(217) Drugi strokovnjak je tako kot pri dogovoru z družbo easyJet iz leta 2003 preveril predhodne napovedi družbe FBS. Pri preverjanju je bilo ugotovljeno, da bi bili pri podpisu pogodb z navedenimi družbami vsako leto pri vsaki pogodbi v celotnem trajanju dogovorov (kljub drugim, bolj zadržanim zaključkom) mejni prihodki še vedno višji od mejnih stroškov. Drugi strokovnjak je do te ugotovitve prišel z analizo, ki jo je na podlagi navedenih prilagojenih napovedi, ki so bile popolnoma v skladu z metodologijo, opisano v oddelkih 7.4.4 in 7.5, opravil za vsako pogodbo. Njegov pregled in prilagoditve so temeljili izključno na podatkih in napovedih, ki so bili na voljo družbi FBS ob ocenjevanju priložnosti glede sklenitve dogovora.

(218) Predhodne neto sedanje vrednosti, ki jih je drugi strokovnjak izračunal za osem od devetih zadevnih dogovorov v času sklenitve navedenih dogovorov, za obdobje, v katerem naj bi se uporabljali, so predstavljeni v preglednici 11:

*Preglednica 11*

**Neto sedanje vrednosti dogovorov med družbo FBS in različnimi nizkocenovnimi prevozniki**

| Letalski prevoznik/dogovor | Obdobje, v katerem naj bi se dogovor uporabljal | Neto sedanja vrednost v času trajanja pogodbe (v EUR) |
|---|---|---|
| Ryanair (prvi dogovor) | od 1. maja 2003 do 30. aprila 2004 | […] |
| Ryanair (drugi dogovor) | od 1. maja 2003 do 30. aprila 2008 | […] |
| Germanwings (prvi dogovor) | od 26. oktobra 2003 do 31. oktobra 2006 | […] |
| Germanwings (drugi dogovor) | od 1. maja 2004 do 30. aprila 2008 | […] |
| Volare | od 26. oktobra 2003 do 31. marca 2007 | […] |
| Icelandair | od 6. junija 2004 do 31. marca 2009 | […] |
| Norwegian Air Shuttle | od 29. marca 2004 do 31. marca 2009 | […] |
| Aer Lingus | od 30. marca 2004 do 31. marca 2009 | […] |

*Vir:* Študija drugega strokovnjaka.

(219) Kot je razvidno iz te preglednice, so vse neto sedanje vrednosti pozitivne. Za preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, bi bilo zato razumno, da bi sprejel pogoje teh dogovorov na datum njihovega podpisa.

(220) Neto sedanja vrednost za dogovor z družbo V-Bird ([64]) ni bila izračunana. Drugi strokovnjak je poudaril, da za navedeni dogovor ni bilo na voljo poslovnega načrta. Vendar so pogoji navedenega dogovora zelo podobni pogojem dogovora z družbo Volare. Oba dogovora sta bila podpisana skoraj hkrati, za podobni obdobji (tri leta in pol oziroma štiri leta). Pri obeh dogovorih se je za določanje letaliških pristojbin uporabil seznam iz leta 2003, določala pa sta tudi plačilo enakega zneska nepovratnih sredstev ([…] milijonov EUR) kot spodbude za družbi Volare in V-Bird. Pogoji poslovanja, določeni v obeh dogovorih, so veljali za zelo podobno število premikov zrakoplovov in za isti tip zrakoplova. Poleg tega je bilo ob sklenitvi dogovorov razumno pričakovati, da bosta

([64]) Edini dogovor z nizkocenovnim prevoznikom, ki je vključen v formalni postopek preiskave, vendar ni naveden v preglednici 11.

imela oba letalska prevoznika podoben koeficient obremenitve. Mejni promet, pričakovan na podlagi obeh dogovorov, je bil torej primerljiv. Pri obeh dogovorih je bilo mogoče pričakovati, da bosta družbi FBS povzročila podobne mejne stroške poslovanja. Na podlagi podobnosti teh dveh dogovorov je bila razumna ugotovitev, da je dogovor z družbo V-Bird prestal preskus vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(221) Družba V-Bird je z delovanjem prenehala 8. oktobra 2004 in vložila predlog za stečajni postopek; predlog je bil sprejet 18. oktobra 2004. Družba V-Bird je bila likvidirana v začetku januarja 2005. Tako ni več nobenega podjetja, ki bi imelo neposredno ali posredno korist od morebitne državne pomoči, vključene v dogovor z družbo V-Bird.

(222) Ob upoštevanju navedenega noben od dogovorov iz preglednice 6 ne vključuje državne pomoči.

### 7.7 **Ocena dogovora o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 (ukrep 4)**

(223) Nekatere zainteresirane strani so menile, da je dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 zadevni družbi dodelil izključno pravico do uporabe terminala B na letališču Schönefeld, drugim letalskim prevoznikom pa preprečil dostop do njega.

(224) Kot je navedeno v uvodni izjavi 55, je družba easyJet v obdobju 2004–2007 najela približno […] $m^2$ pisarn in okenc za prijavo na let ali […] % skupne površine terminala B. Javna območja terminala B (hodniki, prehodi, kavarna) so bila zaradi fizične povezanosti terminalov A in B dostopna tudi drugim potnikom, ne le potnikom družbe easyJet.

(225) Dodelitev območij za prijavo na let nekaterim letalskim prevoznikom ter dodeljevanje pravic do trženja blagovne znamke in oglaševanja neposredno okrog območja za prijavo sta običajni poslovni praksi na evropskih in mednarodnih letališčih, taki dogovori pa so zelo razširjeni.

(226) Zlasti kadar letalski prevoznik ali zveza prevoznikov prevaža znatno število potnikov na zadevno letališče ali z njega, je z operativnega (in torej poslovnega) vidika razumno, da svoje dejavnosti opravlja le na enem terminalu. S tem se optimizira operativni postopek letališča in letalskega prevoznika.

(227) Upravljavec letališča letalskemu prevozniku z dodelitvijo izključne pravice do uporabe okenc za prijavo in pisarn na terminalu ne zagotovi nujno gospodarske prednosti. Tako bi lahko bilo le v primeru, če bi upravljavec letališča dodelil izključno pravico do uporabe območij, ki presegajo potrebe prevoznika, (in s tem drugim letalskim prevoznikom preprečil uporabo razpoložljive zmogljivosti) ali zaračunaval neobičajno nizko najemnino. Kot je prikazano v nadaljevanju, dogovor o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 ne izpolnjuje nobenega od navedenih pogojev.

(228) Družba easyJet ima vse od začetka izvajanja letov na letališču Schönefeld izjemno prevladujoč položaj. Med letoma 2004 in 2007 je družba easyJet prepeljala med […] % in […] % vseh potnikov na letališču Schönefeld. Leta 2003 se je pričakovalo, da bo družba easyJet daleč največji letalski prevoznik glede prometa. Družba FBS je zaradi pogodbene obveznosti družbe easyJet glede uporabe določenega števila zrakoplovov na letališču Schönefeld lahko predvidela ustrezno veliko število potnikov od trenutka, ko je družba easyJet začela z opravljanjem dejavnosti.

(229) Po mnenju Mednarodne organizacije civilnega letalstva je zmogljivost terminala B obsegala 600 000 potnikov na leto, kar je precej manj od števila potnikov, ki naj bi ga družba easyJet od leta 2004 po pričakovanjih prepeljala na letališče Schönefeld in z njega ([…] milijonov ([65])). Zato je jasno, da družba FBS z dogovorom o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 ni izvajala nobene strategije „kopičenja zmogljivosti“, ki naj bi drugim letalskim prevoznikom preprečevala konkuriranje družbi easyJet na letališču Schönefeld. Leta 2006 je bilo brez večjih tehničnih prilagoditev na terminalu B oskrbljenih […] milijonov potnikov, tj. več kot dvakrat več od teoretične zmogljivosti. Toliko potnikov je lahko bilo oskrbljenih zlasti, ker je prostore na terminalu uporabljal en sam prevoznik, zaradi česar so se pretoki potnikov lahko optimizirali.

(230) Glede najemnine ni smiselno primerjati najemnin na različnih letališčih zaradi razlik med njihovimi zmogljivostmi, pogojev na trgu in kakovosti prostorov. Najemnine, ki jih je plačevala družba easyJet, so bile dejansko v skladu s preglednico najemnin, brez dodeljenega popusta.

(231) Družba easyJet je na terminalu B plačevala […] EUR na $m^2$ za okenca za prijavo na let in […] EUR na $m^2$ za pisarne. Podobne najemnine so bile dogovorjene z drugimi letalskimi prevozniki za podobne prostore na drugih terminalih. Družba Germanwings je na primer prav tako plačevala […] EUR na $m^2$ za okenca za prijavo na let na terminalu A. Družba Aeroflot je plačevala […] EUR na $m^2$ za pisarno na terminalu A. Na terminalu B je družba Condor najela pisarne pred družbo easyJet in plačevala nižjo najemnino za enake prostore na terminalu B. Družba easyJet je plačevala […] EUR na $m^2$ za pisarne, družba Condor pa le […] EUR na $m^2$.

([65]) Študija drugega strokovnjaka, preglednica 2, stran 22.

(232) Taka primerjava je primerna za ocenjevanje obstoja gospodarske prednosti v okviru dogovora o najemu z družbo easyJet iz leta 2004. Dogovor o najemu okenc za prijavo na let in pisarn je nasprotno od dogovora, ki ureja celotno delovanje letalskega prevoznika na letališču in njegovo glavno finančno razmerje z letališčem ([66]), povezan z zagotavljanjem dostopa do prostorov, na splošno pa se lahko šteje za razmeroma običajnega, vsaj na zadevnem letališču. Poleg tega so najemnine v takih pogodbah nižje v primerjavi z letališkimi pristojbinami, nepovratnimi sredstvi za trženje in drugimi finančnimi spodbudami. Za upravljavca letališča niso zato nobena znatna spodbuda za določanje prilagojenih najemnin ali zahtevanje najvišje mogoče najemnine v pogajanjih z letalskimi prevozniki. Poslovni interes upravljavca letališča je prej ta, da združi dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika na eni lokaciji in tako zagotovi operativno učinkovitost v korist svoje stranke, zlasti kadar upravljavec, kot v primeru družbe FBS, poskuša privabiti letalske prevoznike in jih spodbuditi k povečanju njihovega prometa.

(233) Zato v nasprotju s trditvami tretjih strani ne bi bilo nujno smiselno, da bi se območja letalskim prevoznikom dodeljevala na podlagi postopka oddaje javnega naročila. Taka praksa je na evropskih letališčih očitno zelo neobičajna. Ravnanje, pričakovano od preudarnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, je iskanje ustreznih območij glede zmogljivosti in drugih značilnosti za vsakega glavnega prevoznika na letališču ter zaračunavanje razumne najemnine v skladu z običajno prakso na letališču.

(234) Zato višina najemnine ne zagotavlja gospodarske prednosti, če je na splošno v skladu z najemninami, ki jih na letališču plačujejo drugi letalski prevozniki. Tako je v primeru dogovora o najemu z družbo easyJet iz leta 2004.

(235) Poleg tega je za upravljavca letališča razumno, da take pogodbe sklene za obdobje, ki je v skladu z obdobjem trajanja „glavnega“ dogovora, ki ureja delovanje letalskega prevoznika na letališču. Tako je v primeru dogovora o najemu z družbo easyJet iz leta 2004.

(236) Glede sistema za sprejem in odpremo prtljage so sistemi na terminalu A in terminalu B s tehničnega vidika enaki, razen enega elementa, tj. nepremičnega rentgenskega aparata, ki ga vključuje sistem na terminalu B. Aparat je bil vgrajen na zahtevo nemške zvezne policije. V nasprotnem primeru bi bilo dovoljenje za poslovanje terminala B preklicano. Tehnična oprema sistema za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B družbi easyJet ne daje operativne prednosti, kot sta hitrejše ali učinkovitejše nalaganje/razlaganje prtljage. Namesto tega nudi celostno metodo izvajanja rentgenskih pregledov, kar pa ne vpliva na postopke prijave na let, ki jih izvaja letalski prevoznik.

(237) Vgrajen varnostni sistem namesto tega družbi easyJet povzroča operativne težave. Če se zazna težava s kosom potnikove prtljage, zaradi česar jo je treba ročno preveriti, je treba potnika poklicati nazaj na varnostno območje na terminalu B. Takrat je potnik že v odhodnem terminalu, zato ga je treba o tem obvestiti in pripeljati nazaj. To je zamuden postopek, zaradi česar je zadnji čas za prijavo, ki ga letališče Schönefeld uporablja za potnike na terminalu B, vsaj 30 minut. Družba easyJet trenutno uporablja časovno omejitev 40 minut, saj drugače ni nobenega jamstva, da se lahko postopek pravočasno zaključi. Na terminalu A ni nobenih takih omejitev. Stalna praksa je časovna omejitev 20 minut, kar ne predstavlja nobene tehnične težave.

(238) Druga težava je povezana z dejstvom, da se sistema za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B in terminalu A razlikujeta glede dovzetnosti za tehnične napake. Sistem za sprejem in odpremo prtljage na terminalu B je zaradi vgrajene varnostne tehnologije in njene večje zapletenosti v obdobju od maja do decembra 2004 deloval […] % časa delovanja, sistem na terminalu A pa je deloval […] % tega časa.

(239) Na podlagi navedenega se sklene, da nobena od določb dogovora o najemu z družbo easyJet iz leta 2004 zadevni družbi ni zagotovila gospodarske prednosti. Navedeni dogovor zato ne pomeni državne pomoči –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

*Člen 1*

Naslednji ukrepi, ki jih je Nemčija izvedla za družbe iz točk (a)–(l), ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije:

(a) dogovor o prenosu nadzora in dobička, ki sta ga 6. avgusta 1992 sklenili družbi Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH in Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

(b) dogovor, ki sta ga 19. decembra 2003 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in easyJet Airline Company Ltd;

([66]) Kot je dogovor z družbo easyJet iz leta 2003.

(c) dogovor, ki sta ga 31. marca 2003 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Ryanair Limited;

(d) dogovor, ki sta ga 28. aprila 2004 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Ryanair Limited;

(e) dogovor, ki sta ga 14. oktobra 2003 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Germanwings GmbH;

(f) dogovor, ki sta ga 23. decembra 2004 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Germanwings GmbH;

(g) dogovor, ki sta ga 22. oktobra 2003 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Volare Airlines S.p.A.;

(h) dogovor, ki sta ga 3. novembra 2003 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in V-Bird Airlines B.V.;

(i) dogovor, ki sta ga 6. junija 2004 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Icelandair Reykjavik Airport;

(j) dogovor, ki sta ga 17. maja 2004 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Norwegian Air Shuttle AS;

(k) dogovor, ki sta ga 13. maja 2004 sklenili družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in Aer Lingus Limited;

(l) dogovor o najemu, ki sta ga marca 2004 družbi Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in easyJet Airline Company Ltd sklenili za uporabo nekaterih območij in prostorov na terminalu B letališča Schönefeld.

*Člen 2*

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 20. februarja 2014

*Za Komisijo*
Joaquín ALMUNIA
*Podpredsednik*