

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/506

2014 m. vasario 20 d.

dėl priemonių, kurias Vokietija taikė *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir kitiems oro vežėjams
SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 868)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2003–2006 m. Komisija gavo įvairių subjektų skundų, kuriuose buvo teigiama, kad tam tikri oro vežėjai ir Berlyno Šėnefeldo oro uosto *Flughafen Berlin-Schönefeld* (toliau – *Schönefeld*) operatorė galimai yra gavę neteisėtą valstybės pagalbą savo veiklai šiame oro uoste.
- (2) 2006 m. rugpjūčio 17 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos suteikti informacijos šiuo klausimu. 2006 m. gruodžio 20 d. raštu Vokietija atsakė į šį prašymą.
- (3) 2007 m. liepos 10 d. raštu Komisija Vokietijai pranešė apie savo sprendimą dėl pirmiau nurodytų priemonių pradėti procedūrą pagal Sutarties dvincerėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalį (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Kartu Komisija, remdamasi Reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽³⁾ 10 straipsnio 3 dalimi, išleido įsakymą pateikti informaciją, taikomą visiems dokumentams, duomenims ir informacijai, kuriais remdamasi Komisija gali ištirti, ar atitinkamos priemonės yra valstybės pagalba.
- (4) 2007 m. spalio 4 d. Vokietija Komisijai pateikė savo pastabas, o 2008 m. kovo 3 d. jas papildė kitais dokumentais.

⁽¹⁾ 2009 m. gruodžio 1 d. vietoje EB sutarties 87 ir 88 straipsnių įsigaliojo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniai. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai bei SESV 107 ir 108 straipsniai iš esmės tapatūs. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius prireikus turėtų būti suprastos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat įvedė kai kurių terminologijos pakeitimų, kaip antai „Bendrija“ pakeista „Sąjunga“, „bendra rinka“ pakeista „vidaus rinka“. Šiame sprendime vartojami SESV terminai.

⁽²⁾ OL C 257, 2007 10 30, p. 16.

⁽³⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

- (5) 2007 m. spalio 30 d. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁴⁾. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo pateikti savo pastabas dėl šių priemonių.
- (6) Komisija gavo kelių suinteresuotųjų šalių pastabas. 2008 m. sausio 16 d. ir 2008 m. vasario 20 d. Komisija šias pastabas persiuntė Vokietijai. 2008 m. gegužės 15 d. raštu Vokietija pateikė savo pastabas dėl suinteresuotųjų šalių pastabų. 2009 m. rugpjūčio 31 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos. Vokietija į šį prašymą atsakė trimis raštais (2009 m. rugsėjo 28 d., spalio 12 d. ir 28 d.). 2011 m. balandžio 4 d. Komisija Vokietijos vėl paprašė suteikti informacijos. Atsakydama į šį prašymą, 2011 m. gegužės 19 d. Vokietija pateikė naujas pastabas ir papildomus dokumentus. 2011 m. spalio 10 d. Komisija Vokietijai persiuntė kitas suinteresuotųjų šalių pastabas. 2011 m. lapkričio 7 d. Vokietija į jas atsakė. Atsakydama į dar vieną 2012 m. sausio 17 d. Komisijos prašymą suteikti informacijos, 2012 m. vasario 14 d. Vokietija dar kartą pateikė savo pastabas.

2. BENDROSIOS APLINKYBĖS

- (7) 1990 m. Vokietijai susivienijus, Berlynas oro transporto atžvilgiu dėl kelis dešimtmečius trukusio miesto padalijimo į rytinę ir vakarinę dalis atsidūrė ypatingoje padėtyje. Mieste esantys oro uostai *Berlin-Tegel* (toliau – *Tegel*) ir *Berlin-Tempelhof* (toliau – *Tempelhof*) yra buvusio Vakarų Berlyno teritorijoje, o oro uostas *Schönefeld* – buvusio Rytų Berlyno teritorijoje, tarp Berlyno ir Brandenburgo žemių.
- (8) *Tempelhof* buvo atidarytas 1923 m. ir dėl trumpų kilimo ir tūpimo takų tiko tik mažiems orlaiviams. Dėl šio oro uosto padėties paprastai modernizuoti jo nebuvo galima, nes jo nebuvo įmanoma išplėsti dėl netoliese esančios istorinės vietos ir aplinkinių gyvenamųjų rajonų. 2008 m. spalio 30 d. *Tempelhof* veikla nutraukta.
- (9) *Tegel* buvo atidarytas 1948 m., siekiant užtikrinti oro tiltą miestui per sovietų vykdytą Vakarų Berlyno blokadą aprūpinti. Nuo 1968 m. daug oro vežėjų savo veiklą iš *Tempelhof* perkėlė į *Tegel*, nes *Tempelhof* netiko reikalingiems lėktuvams. Nuo 1975 m. *Tegel* pamažu tapo svarbiausiu Berlyno keleiviniu oro uostu. Praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio pradžioje piko valandomis *Tegel* didžiausi pajėgumai būdavo išnaudoti. Vienintelė galimybė išspręsti ilgalaikę rimtą ribotų pajėgumų problemą buvo išplėsti kilimo bei tūpimo takus ir pastatyti didesnę terminalą. Tačiau tai buvo neįmanoma, nes, kaip ir *Tempelhof*, *Tegel* yra mieste, aplink jį – gyvenamieji rajonai ir privažiuojamieji keliai. Be to, bet koks oro transporto *Tegel* padidėjimas būtų reiškęs triukšmo padidėjimą gyventojams.
- (10) *Schönefeld* buvo atidarytas 1946 m. Sovietų karinės administracijos Vokietijoje nutarimu. Iš pradžių jo pagrindinė paskirtis buvo karinio oro uosto, tačiau juo naudojosi ir komerciniai oro vežėjai, pvz., *Aeroflot*, vėliau – Rytų Vokietijos bendrovė *Interflug*. Iki 1990 m. politinio lūžio Vokietijoje *Schönefeld* buvo kelis kartus išplėstas. Suprojektuotas kaip karinis oro uostas, jis nebeatitiko modernaus komercinio oro transporto reikalavimų, be to, pasikeitus politinei padėčiai, nebebuvo geros būklės. Dėl šios priežasties praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje, norint šį oro uostą pritaikyti prie Vakarų Europos saugos standartų, buvo reikalingos didelės investicijos. Be to, *Schönefeld* yra toliau nuo miesto centro negu *Tempelhof* ir *Tegel*, todėl bent kai kurių kategorijų keleiviams ir oro vežėjams buvo ne toks patrauklus.
- (11) Iš pradžių dėl istorinių priežasčių visų trijų Berlyno oro uostų operatoriai buvo skirtingi. Vokietijai susivienijus, jie buvo sujungti į vieną kontroliuojančiąją bendrovę – *Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH* (toliau – BBF), kurios akcininkės buvo Berlyno ir Brandenburgo žemės (po 37 %) ir Vokietijos federalinė Vyriausybė (26 %). Iki 2003 m. ši kontroliuojančioji bendrovė turėjo dvi patronuojamąsias bendroves – *Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH* (toliau – BFG), kuri buvo *Tegel* ir *Tempelhof* operatorė, ir *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* (toliau – FBS), kuri buvo *Schönefeld* operatorė. 2003 m. spalio mėn. BBF ir FBS susijungė, o BFG tapo FBS patronuojamąja bendrove. 2012 m. sausio 1 d. FBS pervardyta į *Flughafen Berlin Brandenburg GmbH* (toliau – FBB).
- (12) Praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje greitai tapo aišku, kad būtina veiksmingiau naudoti turimus oro uostų pajėgumus, kurie tuo metu dėl iki tol trukusio politiškai motyvuoto miesto padalijimo buvo išsklaidyti tankiai gyvenamoje Berlyno teritorijoje. Tai sietina su bendra prielaida, kad oro transportas į Berlyną ir iš jo auga, iš dalies dėl fakto, kad Berlynas vėl turėjo tapti Vokietijos sostine (plg. 1 lentelę).

⁽⁴⁾ Žr. 2 išnašą.

1 lentelė

Transporto apimtis Berlyno oro uostuose (mln. keleivių)

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

Šaltinis. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos Nr. NN 25/09 (ex N 167/09) – Vokietija – Flughafen Berlin Brandenburg International finansavimas (OL C 179, 2009 8 1, p. 5) duomenys, atnaujinti FBB metinių veiklos ataskaitų duomenimis.

- (13) Esant tokioms aplinkybėms, tuoj po Vokietijos susivienijimo pradėta svarstyti vieno oro uosto Berlyno–Brandenburgio regione galimybė. Remiantis Berlyno oro uostų keleivių skaičiaus prognozėmis buvo manoma, kad veiksmingai susidoroti su oro transporto augimu bus galima tik turint vieną tinkamo dydžio ir naujausio technologinio lygio oro uostą.
- (14) 1992 m. sausio mėn. pradėti rengti vieno oro uosto Berlyne įkūrimo planai, o 1993 m. birželio 20 d. pranešta, kad svarstomi trys naujo oro uosto statybos vietos variantai – pietinė Šenefeldo dalis, greta dabartinio oro uosto, bei Špėrenbergo ir Juterbogo aerodromai (*Flugplatz Sperenberg* ir *Flugplatz Jüterbog*). *Tegel* ir *Tempelhof* nebuvo laikomi galimu variantu dėl dviejų priežasčių: pirma, dėl savo padėties (mieste) jie darytų neigiamą poveikį gyventojams (ypač dėl triukšmo), antra, išplėsti juos tiek, kiek reikėtų vienam naujam oro uostui Berlyne, iš

viso nebuvo įmanoma. Sprendimą pasirinkti *Schönefeld* galiausiai lėmė tai, kad jis yra sąlyginai arti miesto centro (nors yra už miesto) ir yra geros jungtys su keliais ir geležinkeliu. Taigi nuspręsta išplėsti ir modernizuoti esamą oro uostą *Schönefeld*, kad jis taptų pagrindiniu Berlyno oro uostu – *Flughafen Berlin-Brandenburg Willy Brandt* (toliau – BER), o oro uostus *Tegel* ir *Tempelhof* uždaryti. Šis sprendimas įformintas 1996 m. gegužės 28 d. Vokietijos federalinės Vyriausybės bei Berlyno ir Brandenburgo žemių sutikimu priimtu nutarimu.

- (15) BBF akcininkės planavo BER projekto įgyvendinimą perleisti privačiam oro uosto savininkui ir operatoriui. 1997 m. nuspręsta BBF privatizuoti visas jos akcijas parduodant privačiam investuotojui ir būsimam pirkėjui suteikiant oro uosto koncesiją.
- (16) Tačiau BBF akcininkėms ir konkurso dalyviams susitarti nepavyko, todėl 2003 m. valstybinės savininkės paskelbė, kad privatizavimas žlugo ir kad oro uostą statys valstybė ⁽⁵⁾.

3. PRIEMONIŲ IR JŲ APLINKYBIŲ APIBŪDINIMAS

3.1. Valdymo ir pelno pervedimo sutartis

- (17) 1992 m. rugpjūčio 6 d. BBF ir BFG pasirašė valdymo ir pelno pervedimo sutartį. Iš pradžių ši sutartis turėjo galioti penkerius metus numatant, kad ji bus automatiškai pratęsiama dvejų metų laikotarpiui, o apie jos nutraukimą reikia pranešti prieš metus. Panašią sutartį BBF sudarė ir su FBS. Pagal Vokietijos teisę tokia įmonės ir patronuojamosios bendrovės valdymo ir pelno pervedimo sutartimi patronuojamoji bendrovė savo valdymą paveda patronuojančiajai bendrovei. Be to, patronuojamoji bendrovė išipareigoja patronuojančiajai bendrovei pervesti savo pelną arba perkelti savo nuostolių kompensavimą. Praktiškai tai reiškia, kad dėl tokios sutarties patronuojamosios ir patronuojančiosios bendrovių pelnas ir nuostoliai sumuojami ir atitinkamai apmokestinami. Dėl BBF ir jos patronuojamųjų bendrovių sudarytų valdymo ir pelno pervedimo sutarčių skirtingos įmonės pelno mokesčio tikslais buvo laikomos vienu mokesčio subjektu.
- (18) 2003 m., BBF ir FBS susijungus, BBF teisės ir pareigos, nustatytos 1992 m. rugpjūčio 6 d. su BFG sudarytoje valdymo ir pelno pervedimo sutartyje, perėjo FBS. Be to, BBF ir FBS susijungus, jų sudaryta valdymo ir pelno pervedimo sutartis neteko reikšmės, todėl šiame sprendime į ją nebebus atsižvelgiama.
- (19) Praktiškai dėl 1992 m. rugpjūčio 6 d. BBF ir BFG sudarytos valdymo ir pelno pervedimo sutarties (toliau – valdymo ir pelno pervedimo sutartis), bent kai kuriais metais, *Schönefeld* veiklos nuostoliai buvo kompensuojami iš *Tegel* uždirbto pelno.
- (20) Bent iki 2006 m. *Schönefeld* iš tikrųjų veikė nuostolingai. Tai matyti iš toliau pateiktos lentelės, kurioje nurodyti oro uosto 2003–2006 m. EBITDA ⁽⁶⁾ ir EBIT ⁽⁷⁾ duomenys, apskaičiuoti pagal tiesiogiai su oro uosto veika susijusias išlaidas ir pajamas.

2 lentelė

Schönefeld 2003–2006 m. EBITDA ir EBIT

EBITDA/EBIT (mln. EUR)	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.
EBITDA	[...] ⁽¹⁾	(...)	(...)	(...)
EBIT	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁾ Pažymėtos verslo paslaptys, kaip nustatyta 2003 m. gruodžio 1 d. Komisijos komunikate C(2003) 4582 dėl profesinės paslapties valstybės sprendimuose (OL C 297, 2003 12 9, p. 6).

Šaltinis. 2007 m. spalio 4 d. Vokietijos pastabų, pateiktų pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, 19 priedas.

⁽⁵⁾ Žr. *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 2003 5 23, Nr. 119, p. 16 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughafen-endgueltig-gescheitert-1101944.html>.

⁽⁶⁾ *Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization* (pajamos neatskaičius palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo ir amortizacijos).

⁽⁷⁾ *Earnings before Interest and Taxes* (pajamos neatskaičius palūkanų ir mokesčių).

- (21) Nors *Schönefeld* veiklos rezultatai buvo prasti, klausimo dėl grupės, sudarytos iš FBS, BFG ir – iki 2003 m. – kontroliuojančiosios bendrovės BBF (toliau – FBS grupė), ekonominio gyvybingumo nekilo. FBS grupė visada galėjo pateikti pakankamai savų finansinių išteklių arba prirėkus gauti jų rinkoje. Komisijos žiniomis, FBS grupė viešųjų finansinių išteklių iš išorės šaltinių gavo tik BER projektui finansuoti, taigi patvirtinus Komisijai ⁽⁸⁾.
- (22) Ši aplinkybė pirmiausia sietina su sąlyginai gerais *Tegel* ekonominės veiklos rezultatais, kurie sušvelnino neigiamą *Schönefeld* veiklos nuostolių poveikį FBS grupei. 1990–2005 m. *Tegel*, priešingai negu *Schönefeld* ir *Tempelhof*, buvo modernus oro uostas, kuriuo naudojosi visi svarbūs skrydžius į Berlyną vykdančios tarptautiniai oro vežėjai, teikiantys plačią paslaugų pasiūlą. Kai kurių kategorijų keleiviams ir oro vežėjams *Tegel* buvo patraukliausias oro uostas visame Berlyno regione. Be to, 1990–2005 m. Berlynui buvo būdinga bendra keleivinio oro transporto augimo tendencija, kuri FBS grupei apskritai buvo naudinga.
- (23) Iš 1 lentelės matyti, kad praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje ir nuo 2004 m. metinis keleivių skaičius *Tegel* nuolat didėjo. *Schönefeld* metinis keleivių skaičius per praėjusio amžiaus paskutinio dešimtmečio pirmąją pusę gerokai padidėjo (1991–1995 m. nuo 1,1 iki 1,9 mln. keleivių), per antrąją pusę nekito, o 2000–2003 m. sumažėjo (nuo 2,1 iki 1,7 mln. keleivių per metus). 1991–2003 m. laikotarpiu didžioji dalis papildomos transporto apimtys Berlyne absoliučiais skaičiais teko ne *Schönefeld*, o *Tegel* – keleivių skaičius per metus *Schönefeld* išaugo 600 000, o *Tegel* – net 4,4 mln. Kaip matyti iš 1 lentelės, 2003–2012 m. laikotarpiu transporto apimtys abiejuose oro uostuose nuolat didėjo: *Schönefeld* – 417 % (nuo 1,7 iki 7,1 mln. keleivių per metus), *Tegel* – 63 % (nuo 11,1 iki 18,2 mln. keleivių per metus). Priešingai negu 1991–2003 m. laikotarpiu, transporto augimas absoliučiais skaičiais pasiskirstė beveik lygiai abiem oro uostams, tai reiškia, kad procentine išraiška transporto augimas *Schönefeld* buvo kur kas didesnis negu *Tegel*.

3.2. *Schönefeld* mokesčių tvarka

- (24) Praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje FBS grupė dėjo pastangas, kad oro vežėjai savo veiklą iš *Tegel*, kurio pajėgumai buvo beveik išnaudoti, perkeltų į *Schönefeld*, kurio pajėgumai toli gražu nebuvo išnaudoti ⁽⁹⁾. Taip siekta išspręsti *Tegel* ribotų pajėgumų problemą ir kartu optimizuoti *Schönefeld* pajėgumų išnaudojimą. Šiuo tikslu kalbėtasi ir su tais oro vežėjais, kurie *Tegel* ir *Tempelhof* jau vykdė veiklą, ir su tais, kurie nė viename iš Berlyno oro uostų veiklos dar nevykdė. Susidomėjusių oro vežėjų buvo keli, tačiau dėl rinkodaros priežasčių veiklos į *Schönefeld* nė vienas taip ir neperkėlė. Tai buvo sietina pirmiausia su pagrindinio („inkarinio“) naudotojo ⁽¹⁰⁾ *Schönefeld* nebuvimu ir su faktu, kad *Schönefeld* infrastruktūra nebuvo tokia moderni kaip *Tegel*. Šiuos trūkumus būtų galėję kompensuoti patrauklūs oro uosto mokesčiai ar kitos finansinės paskatos, tačiau jų taip pat nebuvo. Tad bandymas dalį oro

⁽⁸⁾ Ši viešųjų finansinių išteklių teikimą Komisija laikė suderinamu su vidaus rinka. Žr. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos Nr. NN 25/09 (ex N 167/09) ir SA. 35378 (12/N) (OL C 36, 2013 2 8, p. 10) – Vokietija – *Flughafen Berlin Brandenburg International* finansavimas).

⁽⁹⁾ Vokietija pateikė tokius duomenis: i) per 2003–2004 m. laikotarpį *Schönefeld* pajėgumai buvo 4,5 mln. keleivių per metus, o 2005 m. pasiekė 7 mln. keleivių per metus (palyginti: 2003, 2004 ir 2005 m. – 1,7 mln., 3,3 mln. ir 5 mln. keleivių); ii) per 2003–2004 m. laikotarpį *Tegel* pajėgumai buvo 9,5 mln. keleivių per metus, o 2005 m. pasiekė 11,5 mln. keleivių per metus (palyginti: 2003, 2004 ir 2005 m. – 11,1 mln., 11 mln. ir 11,5 mln. keleivių). Oro uosto pajėgumus sunku išmatuoti, nes jie priklauso nuo įvairių infrastruktūros elementų didžiausių pajėgumų. Juos išmatuoti kartais geriau ne pagal didžiausią keleivių skaičių, o, pavyzdžiui, pagal didžiausią skrydžių skaičių. Be to, tais atvejais, kai keleivių skaičius yra susijęs duomuo, didžiausi pajėgumai atitinka didžiausio keleivių skaičiaus per valandą, o ne per metus, viršutinę ribą. Taip yra dėl to, kad keleivių skaičius piko ir ne piko metu (valandomis ir dienomis) dažnai labai svyruoja ir gali priklausyti nuo sezoninių svyravimų. Dėl šių priežasčių pirmiau pateikti duomenys gali ne visiškai atspindėti *Schönefeld* ir *Tegel* pajėgumų išnaudojimą. Be to, neatmestina, kad tam tikrais atvejais oro uostas savo teorinius pajėgumus praktiškai viršija (pvz., užregistruojant daugiau keleivių negu iš anksto nustatytas didžiausias keleivių skaičius per valandą). Tačiau tai gali turėti neigiamų pasekmių (ilgas laukimas, vėlavimas ir pan.). Vis dėlto bet koku atveju nėra abejonių, kad per nagrinėjamą laikotarpį *Tegel* pajėgumai buvo beveik išnaudoti, o *Schönefeld* – toli gražu ne.

⁽¹⁰⁾ Pagrindiniu naudotoju laikomas kuriame nors oro uoste pagal transporto apimtį pirmaujantis oro vežėjas, kurio reputacija ir įvaizdis padeda į tą oro uostą pritraukti kitų oro vežėjų ir taip dar padidinti transporto apimtį.

transporto iš *Tegel* perkelti į *Schönefeld* ir pritraukti į jį oro vežėjų, kurie dar nevykdė skrydžių į Berlyną ir iš jo, tuo metu iš esmės žlugo. Tai matyti iš minėto fakto, kad per 1991–2003 m. laikotarpį keleivių skaičius *Schönefeld* padidėjo tik 600 000, o per tą patį laikotarpį *Tegel* – 4,4 mln.

- (25) Todėl pradėta svarstyti, kaip, prieš atidarant BER, strategiškai pagerinti ekonominę *Schönefeld* padėtį. Laikino uždarymo galimybė atmesta, o strateginių svarstymų objektas buvo, be kita ko, oro uosto mokesčių dydis ir nustatymas atsižvelgiant į transporto apimtį didėjimą.
- (26) Vokietijoje mokesčiai, kuriuos oro uostai ima iš oro vežėjų už suteiktas oro uosto infrastruktūros paslaugas, apskaičiuojami pagal atitinkamo oro uosto mokesčių tvarką. Kiekvieno oro uosto mokesčių tvarka skelbiama Vokietijos aviacijos oficialiajame leidinyje *Nachrichten für Luftfahrer*. Kiekvienas oro uostas, nustatęs savo mokesčių tvarką, privalo su ja supažindinti tos federacinės žemės kompetentingas civilinės aviacijos įstaigas.
- (27) Nuo 2003 m. *Schönefeld* buvo taikoma ne viena mokesčių tvarka. Nuo 2003 m. rugpjūčio 1 d. iki 2004 m. balandžio 30 d. *Tegel*, *Tempelhof* ir *Schönefeld* buvo taikoma bendra mokesčių tvarka (toliau – 2003 m. mokesčių tvarka). Ji buvo laikoma nepakankamai patrauklia, nes neskatino oro vežėjų pradėti vykdyti naujus skrydžius iš Berlyno ir į jį ar didinti vykdomų skrydžių skaičių.
- (28) Esant tokioms aplinkybėms, 2003 m. FBS akcininkės užsakė verslo konsultacijų bendrovei [...] (toliau – verslo konsultacijų bendrovė) parengti finansinės *Schönefeld* padėties pagerinimo prieš atidarant BER strategiją, kurią būtų galima greitai įgyvendinti.
- (29) Iš verslo konsultacijų bendrovės atliktos analizės matyti, kad dėl įvairių priežasčių oro transporto plėtros Berlyne potencialas yra didelis. Verslo konsultacijų bendrovės vertinimu, Berlyno pasiekiamumo zona (angl. *catchment area*) apėmė iki 10 mln. galimų keleivių per metus. Verslo konsultacijų bendrovė nustatė keletą oro transporto plėtrai palankių struktūrinių veiksnių, iš jų pagrindiniai yra šie: Berlyne įsikūrusios daugybės didelių daugiašalių įmonių būstinės, Berlynas yra didžiausias Vokietijos universitetinis miestas ir vadinamųjų etninių skrydžių ⁽¹¹⁾ centras, šio amžiaus pradžioje Berlynas buvo laikomas besivystančia sostine ir turistų traukos centru ⁽¹²⁾. Verslo konsultacijų bendrovė teigė, kad Berlyne, palyginti su kitų sostinių oro uostais, 2003 m. dar buvo didelis pigių skrydžių bendrovių įsitvirtinimo ir jų paslaugų (toliau – pigių skrydžių bendrovių veikla) augimo potencialas.
- (30) Tuo metu pigių skrydžių bendrovių veikla visoje Europoje smarkiai augo ⁽¹³⁾. Iš įvairių analizžių matyti, kad ji buvo sietina daugiausia su naujais keleiviais, taigi, be įprastos transporto apimtys, buvo galima tikėtis tam tikros papildomos apimtys. Remiantis verslo konsultacijų bendrovės prognoze, papildomos pigių skrydžių bendrovių veiklos potencialas *Schönefeld* trumpuoju laikotarpiu, t. y. 2003–2005 m., siekė 600 000–900 000 papildomų keleivių per metus, vidutiniu laikotarpiu, t. y. 2005–2010 m. – 300 000 papildomų keleivių per metus.
- (31) Be to, verslo konsultacijų bendrovė konstatavo, kad pigių skrydžių bendrovių pritraukimo į *Schönefeld* strategijai įgyvendinti nereikės didelių korekcijų ir didelių investicijų į infrastruktūrą ar esminių esamos infrastruktūros pakeitimų.
- (32) Todėl verslo konsultacijų bendrovė rekomendavo įgyvendinti tokią strategiją (toliau – pigių skrydžių bendrovių strategija) ir tam pasiūlė derinti kiekio nuolaidas, taikomas oro uosto mokesčiams, bei finansines paskatas ⁽¹⁴⁾.
- (33) FBS nusprendė įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją ir šiuo tikslu priėmė naują mokesčių tvarką (toliau – 2004 m. mokesčių tvarka). Ši mokesčių tvarka, priešingai negu 2003 m. mokesčių tvarka, pritaikyta specialiai *Schönefeld*. Naujoji mokesčių tvarka buvo priimta 2004 m. balandžio 30 d., o įsigaliojo 2004 m. gegužės 1 d. Ja buvo nustatyti tokių rūšių mokesčiai:

a) kilimo ir tūpimo mokesčiai, pirmiausia atsižvelgiant į didžiausią orlaivio kilimo svorį;

⁽¹¹⁾ Vadinamieji etniniai skrydžiai susiję su gyventojais, kurie kilę iš tolimesnių šalių ir kurie nuolat oro transportu vyksta į gimtąsias šalis arba pas juos iš tų šalių taip pat oro transportu atvyksta draugai ar giminaičiai. Berlyne gyvena didelės pirmos ir antros kartos imigrantų bendruomenės.

⁽¹²⁾ Tuo metu Berlynas buvo trečias tarp turistų lankomiausių Europos vietų – jam teko didžiausias Vokietijoje turistų nakvynių skaičius ir didelis vienai dienai atvykstančių turistų skaičius.

⁽¹³⁾ Pačioje šio amžiaus pradžioje pigių skrydžių bendrovių veiklos mastas Europoje kiekvienais metais didėjo; tai aiškintina pelninga šio sektoriaus lyderių *Ryanair* ir *easyJet* bei keleto naujų oro vežėjų plėtra.

⁽¹⁴⁾ Verslo konsultacijų bendrovės atliktas vertinimas išsamiau apibūdintas 7.2.1 skirsnyje.

- b) keleivių mokesčiai, atsižvelgiant į išskrendančių keleivių skaičių ir paskirties vietą;
- c) orlaivių stovėjimo mokesčiai, atsižvelgiant į didžiausią orlaivio kilimo svorį ir stovėjimo aikštelių naudojimo trukmę.

(34) Mokesčių tvarkoje buvo numatytos įvairios finansinės skatinamosios priemonės:

- a) „keleivių skaičiaus nuolaida“, pagal kurią keleivių mokesčiai grąžinami proporcingai pagal skraidintų keleivių skaičių, kaip nurodyta toliau pateiktoje lentelėje:

3 lentelė

Keleivių skaičiaus nuolaida pagal 2004 m. mokesčių tvarką

Keleivių skaičius per metus	Grąžinamas dydis (%)
Daugiau kaip 50 000	5
Daugiau kaip 100 000	10
Daugiau kaip 150 000	15
Daugiau kaip 250 000	20

- b) „augimo paskata paskirties vietos ir skrydžių skaičiaus paskatų forma“, taikoma pradėjus vykdyti skrydžius naujais maršrutais iš *Schönefeld* ir padidinus skrydžių skaičių esamais maršrutais iš *Schönefeld*. Paskirties vietos paskata pirmaisiais metais siekė 80 %, antraisiais – 60 %, trečiaisiais – 40 %, ketvirtaisiais – 20 % tūpimo mokesčio pagrindinio tarifo (apibrėžto kaip imamų kilimo ir tūpimo mokesčių bei keleivių mokesčių, taikomų atitinkamiems skrydžiams, suma). Skrydžių skaičiaus paskata pirmaisiais metais siekė 60 %, antraisiais – 40 % tūpimo mokesčio pagrindinio tarifo. Tikslioms sąlygoms nustatyti turėjo būti sudaroma FBS ir atitinkamo oro vežėjo sutartis.
- (35) 2005 m. liepos mėn. 2004 m. mokesčių tvarka buvo dar kartą pakeista. Pagal šį pakeitimą paskirties vietos paskatą oro vežėjai galėjo gauti tuo atveju, jei pradėjo vykdyti skrydžius naujais maršrutais iš Berlyno oro uostų sistemos, t. y. maršrutais į tas paskirties vietas, į kurias tiesioginiai skrydžiai iš Berlyno prieš tai nebuvo vykdomi. Prieš pakeitimą paskirties vietos paskata buvo taikoma tik naujiems maršrutams iš *Schönefeld*, net jei tuo maršrutu tiesioginiai skrydžiai buvo vykdomi iš kitų Berlyno oro uostų.
- (36) 2006 m. sausio 19 d. buvo priimta dar viena mokesčių tvarka (toliau – 2006 m. mokesčių tvarka), ji įsigaliojo atgaline data – 2006 m. sausio 1 d. Palyginti su 2004 m. mokesčių tvarka, joje nebebuvo skrydžių skaičiaus paskatos. 2006 m. mokesčių tvarka iš esmės nustatytos trys skirtingos finansinės paskatos: „augimo skatinimo suma“⁽¹⁵⁾, t. y. su kiekvieno skrydžio tonažo arba keleivių skaičiaus padidiniu siejama paskata, „paskirties vietos skatinimo suma“ už naują tiesioginį maršrutą iš Berlyno į naują paskirties oro uostą ir „keleivių skaičiaus nuolaida“.
- (37) Pagal 2006 m. mokesčių tvarką oro vežėjas vieną kartą, prieš pradėdamas vykdyti skrydžius nauju maršrutu iš Berlyno, turėjo pasirinkti paskirties vietos skatinimo arba augimo skatinimo sumą; šis vienkartinis sprendimas buvo privalomas.
- (38) Paskirties vietos skatinimo suma per pirmąjį tvarkaraščio sudarymo laikotarpį pradėjus vykdyti skrydžius nauju maršrutu siekė 80 %, per antrąjį – 60 %, per trečiąjį – 40 %, per ketvirtąjį – 20 %, per penktąjį – 10 % tūpimo mokesčio pagrindinio tarifo. Be to, oro vežėjai įsipareigojo, jei nustotų vykdyti skrydžius naujuoju maršrutu dar nepasibaigus penktajam tvarkaraščio sudarymo laikotarpiui, grąžinti paskirties vietos skatinimo sumos dalį: per pirmąjį tvarkaraščio sudarymo laikotarpį – 60 % mokėtino tūpimo mokesčio pagrindinio tarifo, per antrąjį – 40 %, per trečiąjį – 20 %, per ketvirtąjį – 10 %, per penktąjį – 0 %.

⁽¹⁵⁾ Ši „augimo skatinimo suma“ skyrėsi nuo „augimo paskatos“, kuri buvo nustatyta 2004 m. mokesčių tvarka.

- (39) Augimo skatinimo sumą oro vežėjai galėjo gauti tik jei, palyginti su atitinkamai praėjusiais metais, padidino savo kiekvieno skrydžio tonazą ar keleivių skaičių. Augimo skatinimo suma buvo apskaičiuojama remiantis mokesčių tvarkoje nurodyta diferenciacija pagal pasiekto augimo dydį; pagal tai buvo gaunamos proporcingai mažėjančios oro uosto mokesčių nuolaidos. Augimo skatinimo sumą buvo galima gauti ne ilgiau kaip penkerius metus.
- (40) „Keleivių skaičiaus nuolaida“, palyginti su 2004 m. mokesčių tvarka, priešingai, buvo nedaug pakeista ir išplėsta. Pagal 2006 m. mokesčių tvarką keleivių skaičiaus nuolaidos, pavadintos „apimties skatinimo suma“, esmė buvo proporcingas kilimo ir tūpimo mokesčių bei keleivių mokesčių grąžinimas, atsižvelgiant į skraidintų keleivių skaičių. Nuolaidos diferencijuotos taip:

4 lentelė

Apimties skatinimo suma. Nuolaidos pagal 2006 m. mokesčių tvarką

Keleivių skaičius per metus	Grąžinamas dydis (%)
Daugiau kaip 50 000	5
Daugiau kaip 100 000	10
Daugiau kaip 250 000	15
Daugiau kaip 500 000	20
Daugiau kaip 1 mln.	30
Daugiau kaip 2 mln.	40

3.3. FBS ir kai kurių oro vežėjų sudarytos individualios sutartys**3.3.1. Bendrovės easyJet kaip pagrindinės naudotojos pritraukimas į Schönefeld**

- (41) 2003 m. FBS, Schönefeld įgyvendindama pigių skrydžių bendrovių strategiją, pradėjo derybas su bendrove *easyJet Airline Company Ltd.* (toliau – *easyJet*), nes ši ieškojo vietos naujai bazei žemyninėje Europoje. Mainais į patrauklius oro uosto mokesčius ir kitas finansines paskatas *easyJet* siūlė pirmaisiais veiklos šiam oro uoste metais (2004 m.) jame dislokuoti keturis orlaivius, antraisiais – dar šešis ir kiekvienais kitais metais nuo 2006 iki 2009 m. dar po vieną orlaivį. Kaip nurodė Vokietija, FBS tai laikė galimybe į Schönefeld kaip pagrindinę naudotoją pritraukti rinkoje jau įsitvirtinusią pigių skrydžių bendrovę.
- (42) 2003 m. gruodžio 19 d. FBS ir *easyJet* sudarė sutartį (toliau – 2003 m. sutartis su *easyJet*), kuria nustatė pirmiau nurodytas sąlygas. Šia sutartimi nustatyta tik *easyJet* skirta mokesčių struktūra, kuri skyrėsi nuo galiojusios mokesčių tvarkos. Joje buvo nustatyti tik mokesčiai, apskaičiuojami pagal išskridusių keleivių skaičių. Nepaisant to, šia sutartimi nustatyta nuolaidų sistema, grindžiama atitinkamais metais *easyJet* skraidintų papildomų, palyginti su praėjusiais metais, keleivių skaičiumi. Ši speciali nuolaidų sistema vėliau buvo įtraukta į 2006 m. mokesčių tvarką pavadinimu „augimo skatinimo suma“ (žr. 36–39 konstatuojamąsias dalis). Be to, FBS ir *easyJet* susitarė dėl paskirties vietos skatinimo sumos, ji turėjo būti mokama kaip vienkartinė [...] EUR išmoka už kiekvieną naują kasdienį *easyJet* skrydį pirmyn ir atgal (skrydžių skaičius). Tačiau 2004 m. išmokos pagal šią sistemą buvo nutrauktos. Skatinamosios priemonės pagal šią sistemą iš viso buvo teikiamos 19 *easyJet* naujų skrydžių pirmyn ir atgal.
- (43) Pirminė FBS ir *easyJet* sutarties trukmė buvo nustatyta dešimčiai metų su galimybe *easyJet* ją pratęsti dar dešimčiai metų. 2007 m. rugsėjo 11 d. FBS ir *easyJet* sudarė keičiančiąją sutartį (toliau – 2007 m. keičiančioji sutartis su *easyJet*), kuria pirminės sutarties trukmė ir kitos sąlygos buvo pakeistos. Keičiančiąja sutartimi nustatyta, kad pakeistos redakcijos 2003 m. sutartis su *easyJet* galios iki BER atidarymo (tuo metu planuota, kad 2011 m.). Oro uosto mokesčių klausimu 2007 m. keičiančiojoje sutartyje su *easyJet* pateikta „dinamiška“ nuoroda į bendrąją oro uosto mokesčių tvarką⁽¹⁶⁾. Tai reiškė, kad Schönefeld taikoma mokesčių tvarka bet kuriuo metu galiojo ir *easyJet*, net jei FBS ją pakeistų jau sudarius sutartį.

⁽¹⁶⁾ Ši nuoroda susijusi su oro uosto mokesčių dydžiu ir nuolaidų sistema bei kitomis mokesčių tvarka nustatytomis finansinėmis skatinamosiomis priemonėmis.

- (44) 2003–2006 m. *easyJet* veiklos *Schönefeld* mastas smarkiai išaugo. *easyJet* netgi sugebėjo *Schönefeld* dislokuojamų orlaivių skaičių padidinti greičiau, negu buvo sutarusi sutartyje su FBS. Taigi 2006 m. *Schönefeld* tapo didžiausia *easyJet* baze už Jungtinės Karalystės ribų.
- (45) Ši aplinkybė iliustruota 5 lentelėje, kurioje parodyta *easyJet* veiklos *Schönefeld* plėtra (atitinkamai absoliučiais skaičiais ir viso *Schönefeld* keleivių skaičiaus dalis procentais 2004–2010 m.).

5 lentelė

***easyJet* veiklos *Schönefeld* plėtra 2004–2010 m.**

easyJet keleivių skaičiaus pokytis							
	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Viso <i>Schönefeld</i> keleivių skaičiaus dalis, tekusi <i>easyJet</i> keleiviams	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. Kitų oro vežėjų pritraukimas į *Schönefeld*

- (46) Be *easyJet*, kaip pagrindinės naudotojos, FBS stengėsi pritraukti ir daugiau pigių skrydžių bendrovių – sudarytos individualios sutartys su pigių skrydžių bendrovėmis *Germanwings GmbH* (toliau – *Germanwings*), *Ryanair Limited* (toliau – *Ryanair*), *Volare Airlines S.p.A.* (toliau – *Volare*), *V-Bird Airlines B.V.* (toliau – *V-Bird*), *Norwegian Air Shuttle AS* (toliau – *Norwegian Air Shuttle*), *Icelandair Reykjavik Airport* (toliau – *Icelandair*) bei oro vežėju *Aer Lingus Limited* (toliau – *Aer Lingus*), jis šio sprendimo tikslais bus laikomas pigių skrydžių bendrove ⁽¹⁷⁾.
- (47) Su *Ryanair* ir *Germanwings* buvo sudarytos dvi paskesnės sutartys – 2003 m. ir 2004 m.
- (48) Sutartys su *Ryanair*, *Volare* ir *V-Bird* bei pirma sutartis su *Germanwings* sudarytos prieš priimant ir įsigaliojant 2004 m. mokesčių tvarkai (žr. 33 konstatuojamąją dalį). Šiose sutartyse apibūdinti maršrutai iš *Schönefeld* ir atitinkamas skrydžių skaičius. Sutartimis nustatytos finansinės paskatos, kaip atskiriems oro vežėjams mokamos išmokos, kurios buvo išsiderėtos siekiant šiuos oro vežėjus įtikinti pradėti ar išplėsti veiklą *Schönefeld*, nelaukiant, kol bus priimta nauja mokesčių tvarka su finansinėmis paskatomis. Šios išmokos buvo susietos su sąlyga, kad oro vežėjas įvykdys bent tam tikrą dalį skrydžių, kuriuos planavo įvykdyti vykdydamas sutartyje numatytą veiklą ⁽¹⁸⁾. Pirmoje sutartyje su *Ryanair* buvo numatyta [...] mln. EUR išmoka vieniems metams (sutarties trukmė), sutartyse su *V-Bird* ir *Volare* – atitinkamai [...] mln. EUR išmokos trejiems metams, mokėtinos metinėmis dalimis proporcingai mažėjančia tvarka. Pirmoje sutartyje su *Germanwings* nustatyta, kad išmokos forma bus proporcingai mažėjanti mokėtinų oro uosto mokesčių nuolaida, išdėstyta per trejus metus, ir sutarta, kad FBS padengs dalį rinkodaros išlaidų – [...] EUR per metus.
- (49) Kitos sutartys, sudarytos įsigaliojant ar įsigaliojus 2004 m. mokesčių tvarkai, iš esmės buvo grindžiamos tais pačiais principais. Jose taip pat buvo apibūdinti maršrutai iš *Schönefeld* ir atitinkamas skrydžių skaičius. Taip susiję oro vežėjai galėjo pasinaudoti įvairiomis finansinėmis paskatomis. Tačiau sutartyse buvo pateikta „dinamiška“ nuoroda į bendrąją oro uosto mokesčių tvarką. Tai reiškė, kad *Schönefeld* taikoma mokesčių tvarka bet kuriuo metu galiojo ir susijusiam oro vežėjui, net jei FBS ją pakeistų jau sudarius sutartį ⁽¹⁹⁾. Į sutartis buvo įtrauktos išlygos, kuriomis tam tikrų mokesčių tvarkoje numatytų paskatų taikymas susietas su sąlyga, kad oro vežėjas įvykdys bent tam tikrą dalį skrydžių, kuriuos planavo įvykdyti vykdydamas sutartyje numatytą veiklą. Kai kuriomis iš šių sutarčių taip pat buvo nustatyta, kad FBS mokėdama subsidijas proporcingai prisidės prie to oro vežėjo rinkodaros išlaidų finansavimo.

⁽¹⁷⁾ Atskiri susitarimai apžvelgti 6 lentelėje.

⁽¹⁸⁾ Pavyzdžiui, sutartimi nustatytos subsidijos mokėjimas *Germanwings* susietas su sąlyga, kad ji įvykdys bent [...] % skrydžių, kuriuos planavo įvykdyti vykdydama numatytą veiklą.

⁽¹⁹⁾ Tokio pat požiūrio buvo laikomasi 2007 m. keičiančiojoje sutartyje su *easyJet* (žr. 43 konstatuojamąją dalį).

Pavyzdžiui, sutartyje su *Norwegian Air Shuttle* nustatyta, kad FBS sumokės vienkartinę [...] EUR subsidiją įrodoms oro vežėjo rinkodaros išlaidoms padengti. *Aer Lingus* ir *Icelandair* taip pat buvo siūlomos atitinkamai vienkartinės [...] EUR ir [...] EUR išmokos daliai rinkodaros išlaidų finansuoti.

- (50) Toliau pateiktoje lentelėje nurodyta įvairių sutarčių trukmė.

6 lentelė

FBS ir įvairių pigių skrydžių bendrovių sutarčių trukmė

Oro vežėjas / sutartis	Sutarties sudarymo data	Numatyta sutarties trukmė ⁽¹⁾
Ryanair (pirma sutartis)	2003 m. kovo 31 d.	nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2004 m. balandžio 30 d.
Ryanair (antra sutartis)	2004 m. balandžio 28 d.	nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. balandžio 30 d.
Germanwings (pirma sutartis)	2003 m. spalio 14 d. ⁽²⁾	nuo 2003 m. spalio 26 d. iki 2006 m. spalio 31 d.
Germanwings (antra sutartis)	2004 m. gruodžio 23 d.	nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. balandžio 30 d.
Volare	2003 m. spalio 22 d. ⁽³⁾	nuo 2003 m. spalio 26 d. iki 2007 m. kovo 31 d. ⁽⁴⁾
V-Bird	2003 m. lapkričio 3 d. ⁽⁵⁾	nuo 2003 m. lapkričio 3 d. iki 2007 m. lapkričio 3 d. ⁽⁶⁾
Icelandair	2004 m. birželio 6 d.	nuo 2004 m. birželio 6 d. iki 2009 m. kovo 31 d.
Norwegian Air Shuttle	2004 m. gegužės 17 d.	nuo 2004 m. kovo 29 d. iki 2009 m. kovo 31 d.
Aer Lingus	2004 m. gegužės 13 d.	nuo 2004 m. kovo 30 d. iki 2009 m. kovo 31 d.

⁽¹⁾ Kai kurios sutartys įsigaliojo atgaline data, t. y. anksčiau negu sudarymo dieną, pavyzdžiui, antra sutartis su *Germanwings* – 2004 m. mokesčių tvarkos įsigaliojimo dieną, o pirmą sutartį su *Ryanair* pakeitusi antra sutartis su *Ryanair* – 2003 m. gegužės 1 d., t. y. dieną, kurią įsigaliojo pirmą sutartis su *Ryanair*.

⁽²⁾ Prieš pat šią sutartį (2003 m. rugsėjo 29 d.) buvo sudaryta FBS ir *Germanwings* sutartis, ji turėjo įsigalioti 2003 m. spalio 26 d., tačiau dar neįsigaliojusi buvo pakeista 2003 m. spalio 14 d. sutartimi. Todėl 2003 m. rugsėjo 29 d. sutartis niekada nebuvo taikoma.

⁽³⁾ 2003 m. spalio 22 d. FBS ir *Volare* sudarė dvi sutartis – „pagrindinę“ ir „šalutinę“. Šio sprendimo tikslais jos bus laikomos viena sutartimi.

⁽⁴⁾ 2004 m. *Volare* savo veiklą *Schönefeld* nutraukė.

⁽⁵⁾ 2003 m. lapkričio 3 d. FBS ir *V-Bird* sudarė dvi sutartis – „pagrindinę“ ir „šalutinę“. Šio sprendimo tikslais jos bus laikomos viena sutartimi.

⁽⁶⁾ 2004 m. *V-Bird* savo veiklą *Schönefeld* nutraukė.

Šaltinis. 2007 m. spalio 4 d. Vokietijos pastabų, pateiktų pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, 16 ir 20 priedai.

- (51) 7 lentelėje parodyta susijusių oro vežėjų transporto *Schönefeld* plėtra 2003–2010 m.

7 lentelė

Pigių skrydžių bendrovių, kurios 2003–2010 m. buvo tyrimo objektas, keleivių skaičiaus pokytis

Oro vežėjų, su kuriais buvo pasirašytos individualios sutartys, keleivių skaičiaus pokytis 2003–2010 m.								
	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Airshuttle	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Oro vežėjų, su kuriais buvo pasirašytos individualios sutartys, keleivių skaičiaus pokytis 2003–2010 m.

	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
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	—	—	—	—	—	—
Visa <i>Schönefeld</i> transporto apimtys dalis, tekusi šiems oro vežėjams	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

- (52) Apskritai, įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją, transporto apimtis *Schönefeld* drastiškai padidėjo. Kaip matyti iš 1 lentelės, keleivių skaičius 2003–2004 m. išaugo beveik dvigubai (nuo 1,7 iki 3,3 mln.), vėlesniais metais taip pat didėjo ir 2005 m. pasiekė 5 mln., 2006 m. – 6 mln., o 2003–2009 m. išaugo keturis kartus.

3.4. B terminalas ir jo patalpų nuoma *easyJet*

- (53) *Schönefeld* A ir B terminalai yra konstrukciškai susieti ir kartu sudaro šiaurinį terminalą (*Nordterminal*). Pagal pajėgumus B terminalas yra vienas mažiausių *Schönefeld*. Dauguma keleivių ir oro vežėjų naudojami daug didesniu A terminalu. B terminale tik registruojami keleiviai bei bagažas ir atliekama keleivių saugos patikra. Visos kitos keleivių aptarnavimo prieš skrydį proceso dalys atliekamos gretimame A terminale. Tai – skrydžio laukimas, pasiruošimas keleivius įlaipinti į orlaivį ir įlaipinimas. Visi keleiviai ir bagažas atskraidinami taip pat į A terminalą.
- (54) Ruošdamasi didelei papildomai transporto apimčiai, kurios tikėtasi sudarius 2003 m. sutartį su *easyJet*, 2004 m. kovo mėn. FBS su *easyJet* sudarė dar vieną sutartį (toliau – 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet*), kuria jai suteikė išimtinę *Schönefeld* B terminalo registracijos langelių ir įgulos patalpų naudojimo teisę. Sutartas nuomos mokestis turėjo būti mokamas atskirai nuo oro uosto mokesčių. Be to, šia sutartimi *easyJet* suteikta teisė vykdyti vadinamąją prekės ženklo kūrimo veiklą, t. y. tam tikras zonas įrengti pagal savo prekės ženklo stilių.
- (55) 2004–2007 m. laikotarpiu *easyJet* nuomojosi maždaug [...] m² plotą – biuro patalpas ir registracijos langelius, tai atitinka [...] % viso B terminalo ploto. 2008 m. vasario mėn. *easyJet* persikėlė į atskiras biuro patalpas, todėl jos B terminale naudojamas biurų plotas sumažėjo iki [...] m².
- (56) B terminalo atviromis zonomis, įskaitant sales ir praėjimus bei ten esančias kavines, gali naudotis ir kitų oro vežėjų keleiviai, nes A ir B terminalai nėra atskirti.
- (57) Keleivių aptarnavimo prieš skrydį procesas B terminale nuo šio proceso kituose terminaluose skiriasi vienu techniniu bagažo priėmimo sistemos saugos įrangos aspektu – B terminale naudojamose sistemoje yra integruotas bagažo patikros rentgeno prietaisas, o A terminale rentgeno patikra atliekama tiesiogiai, kai keleivis įžengia į registracijos zoną. Vokietijos nuomone, bagažo priėmimo sistemos techninio veiksmingumo atžvilgiu B terminalo įrenginys atitinka A terminalo įrenginį.

3.5. Priemonės, kurios yra oficialios tyrimo procedūros dalys

- (58) Oficialios tyrimo procedūros dalys yra šios priemonės:

- valdymo ir pelno pervedimo sutartis (toliau – 1 priemonė); remiantis sprendimu pradėti procedūrą, galimas pagalbos gavėjas yra FBS,
- 2003 m. sutartyje su *easyJet* nustatyta mokesčių schema (toliau – 2 priemonė); galima pagalbos gavėja yra *easyJet*,

- sąlygos, įskaitant oro uosto mokesčių nuolaidas ir įvairias finansines paskatas, kurios buvo siūlomos keletui kitų pigių skrydžių bendrovių pagal 6 lentelėje išvardytas sutartis (toliau kartu – 3 priemonė); galimos pagalbos gavėjos yra *Ryanair*, *Volare*, *Germanwings*, *V-Bird*, *Norwegian Air Shuttle*, *Aer Lingus* ir *Icelandair*,
- 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet* (toliau – 4 priemonė); galima pagalbos gavėja yra *easyJet*.

4. OFICIALIOS TYRIMO PROCEDŪROS PRADĖJIMO PRIEŽASTYS

4.1. 1 priemonė. Valdymo ir pelno pervedimo sutartis

- (59) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad *Schönefeld* tam tikrą laikotarpį ir sprendimo priėmimo metu veikė nuostolingai. Komisija taip pat konstatavo, kad viena iš svarbiausių priemonių padėti FBS išlikti buvo šių nuostolių kompensavimas iš BFG uždirbto pelno. Komisija padarė pirminę išvadą, kad dėl šio kryžminio subsidijavimo, kuris buvo grindžiamas valdymo ir pelno pervedimo sutartimi, FBS įgijo ekonominį pranašumą, kurio ji įprastomis rinkos sąlygomis galbūt nebūtų įgijusi. Komisija šį ekonominį pranašumą laikė atrankiniu, nes jis teko tik vienai įmonei. Be to, Komisijos nuomone, jis iškreipia konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (60) Komisija taip pat padarė pirminę išvadą, kad šis ekonominis pranašumas finansuojamas iš valstybės išteklių, todėl priskirtinas valstybei. Valstybės išteklių klausimu Komisija pabrėžė, kad FBS yra valstybinė įmonė, kurios akcininkės yra Vokietijos federalinė Vyriausybė ir dvi federacinės žemės, be to, aštuoni iš dvylikos stebėtojų tarybos narių yra Vokietijos viešojo sektoriaus institucijų atstovai. Todėl Komisija manė, kad FBS ištekliai laikytini valstybės ištekliais. 1 priemonės priskirtinumo valstybei klausimu Komisija pirmiausia pabrėžė FBS veiklos pobūdį ir pažymėjo, kad oro uostai įvairiose politinėse srityse yra labai svarbūs ir kad apskritai nėra taip, kad viešojo sektoriaus institucijos nedalyvautų, kuriam nors oro uosto operatoriui priimant sprendimus dėl atitinkamos infrastruktūros ilgalaikės plėtros.
- (61) Todėl Komisija manė, kad nagrinėjama priemonė gali būti valstybės pagalba. Jai kilo abejonų dėl šios galimos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu įtvirtintą išimtį. Šiuo atžvilgiu Komisija konstatavo, kad nagrinėjama priemonė, jei ją galima laikyti valstybės pagalba, yra veiklos pagalba, kad ji neatrodo proporcinga ir būtina viešojo intereso tikslui pasiekti ir kad ji nėra restruktūrizavimo proceso dalis. Komisija taip pat abejojo, ar priemonę galima suderinti su SESV 106 straipsnio 2 dalies nuostatomis, ir pažymėjo, kad Vokietijos valdžios įstaigos neįrodė, jog FBS buvo patikėta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas. Komisija taip pat nurodė Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (toliau – Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo) ⁽²⁰⁾ 34 ir 35 punktus, kuriais nustatyta, kad apskritai oro uosto veikla visuotinės ekonominės svarbos paslauga gali būti laikoma tik išimtiniais atvejais.

4.2. 2 priemonė. 2003 m. sutartis su *easyJet*

- (62) Sprendime pradėti procedūrą Komisija nurodė, kad *easyJet* mokėjo gerokai mažesnius oro uosto mokesčius, negu buvo nustatyti galiojančia mokesčių tvarka. Komisija taip pat pabrėžė, kad kitoms *Schönefeld* veikusioms pigių skrydžių bendrovėms taikytos nuolaidos buvo grindžiamos tuo metu galiojusia mokesčių tvarka, o 2003 m. sutartyje su *easyJet* šios „dinamiškos“ nuorodos į mokesčių tvarką nebuvo. Todėl Komisija padarė pirminę išvadą, kad 2003 m. sutartis su *easyJet* yra šiai bendrovei suteiktas atrankinis pranašumas, kuris veikiausiai iškreipia konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (63) Komisija taip pat padarė pirminę išvadą, kad ši priemonė finansuojama iš valstybės išteklių ir priskirtina valstybei, be kita ko, remiantis dėl 1 priemonės išdėstytais argumentais, kurie tinka ir 2 priemonei. Be to, Komisija nurodė, kad sutartims, tokioms kaip su *easyJet* ir kitomis pigių skrydžių bendrovėmis, sudaryti tikriausiai buvo reikalingas stebėtojų tarybos pritarimas, o dauguma jos narių yra viešojo sektoriaus institucijų atstovai. Komisija taip pat pažymėjo, kad FBS paskelbtą tvarką turėjo patvirtinti Brandenburgo žemės miestų plėtros, būsto ir susisiekimo ministerija. Šie aspektai taip pat buvo laikomi požymiais, kad ir 2 priemonė (kaip ir 3 priemonė) priskirtina valstybei. Be to, Komisija atkreipė dėmesį, kad Brandenburgo žemės Ministras Pirmininkas buvo FBS stebėtojų tarybos narys ir jam buvo pavaldi Miestų plėtros, būsto ir susisiekimo ministerija.

⁽²⁰⁾ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

- (64) Komisijai taip pat kilo abejonių dėl priemonės, jei ją galima laikyti valstybės pagalba, suderinamumo su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo nuostatas.

4.3. 3 priemonė. Sutartys su įvairiomis kitomis pigių skrydžių bendrovėmis

- (65) Sprendime pradėti procedūrą Komisija aiškino, kad *Schönefeld* taikyta nuolaidų schema, kuria siekta padidinti transporto apimtį, buvo naudinga tik kai kuriems oro vežėjams, ir pabrėžė, kad ši nuolaidų schema buvo nepakankamai skaidri. Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad dėl kai kurių nagrinėjamų mokesčių schemų buvo susitarta tuo metu, kai galiojančioje mokesčių tvarkoje nebuvo numatyta jokių lengvatų schemų, ir kad 2004 m. mokesčių tvarka buvo sukurta specialiai tam, kad atgaline data būtų suformuluotas šių schemų teisinis pagrindas. Komisijos teigimu, 2004 m. mokesčių tvarkoje numatyta nuolaidų schema negalėjo įsigalioti teisėtai, nes kompetentinga įstaiga 2004 m. mokesčių tvarką patvirtino su sąlyga, kad apie atitinkamas nuolaidų schemas bus pranešta Europos Komisijai, o to nebuvo padaryta ⁽²¹⁾. Atsižvelgusi į šias aplinkybes Komisija padarė pirminę išvadą, kad nagrinėjamomis schemomis atitinkamiems oro vežėjams suteiktas atrankinis pranašumas. Komisija taip pat manė, kad šis ekonominis pranašumas veikiausiai iškreipia konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (66) Valstybės išteklių naudojimo 3 priemonei ir šios priemonės priskirtinumo valstybei klausimu Komisija pateikė tuos pačius argumentus kaip ir dėl 2003 m. sutarties su *easyJet*.
- (67) Galiausiai Komisija išsakė abejonę dėl nagrinėjamų schemų, jei jas galima laikyti valstybės pagalba, suderinamumo su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo nuostatas.

4.4. 4 priemonė. 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet*

- (68) FBS ir *easyJet* susitarimo dėl *Schönefeld* B terminalo naudojimo klausimu Komisija sprendime pradėti procedūrą nurodė Potsdamo žemės teismo (*Landgericht Potsdam*) sprendimą ⁽²²⁾. Žemės teismas konstatavo, kad *easyJet* buvo suteikta išimtinė teisė naudotis visu oro uosto B terminalu ir kad visi kiti šiame terminale pirmiau įsikūrę oro vežėjai turėjo pasitraukti. Šiame terminale esama įvairių pranašumų, kurių nėra kituose *Schönefeld* terminaluose. Pavyzdžiui, jame naudojamas kelių lygmenų bagažo transportavimo įrenginys, todėl bagažo priėmimas vyksta daug greičiau negu kituose terminaluose, kuriuose įdiegta tik vieno lygmens bagažo transportavimo sistema.
- (69) Komisijos teigimu, žemės teismas konstatavo, kad nebuvo jokio pagrindo *easyJet* suteikti išimtinę B terminalo naudojimo teisę. Esą kiti, taip pat oro uostu *Schönefeld* naudojęsi oro vežėjai iš jo taip pat skraidinę daug keleivių ir panašiai tiek maršrutų kaip *easyJet*. Nepaisant to, Komisija manė, kad mėnesinis [...] EUR nuomos mokestis, kurį *easyJet* mokėjo FBS, buvo mažesnis už rinkoje įprastą.
- (70) Todėl Komisija padarė pirminę išvadą, kad 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet* yra *easyJet* suteiktas atrankinis pranašumas. Komisija taip pat manė, kad šis ekonominis pranašumas veikiausiai iškreipia konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (71) Valstybės išteklių naudojimo 4 priemonei ir šios priemonės priskirtinumo valstybei klausimu Komisija pateikė tuos pačius argumentus kaip dėl 2003 m. sutarties su *easyJet*.
- (72) Galiausiai Komisija išreiškė abejonę dėl priemonės, jei ją galima laikyti valstybės pagalba, suderinamumo su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo nuostatas.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. Air France

- (73) Bendrovės *Air France* teigimu, mažesni *Schönefeld* oro uosto mokesčiai, kuriuos ėmė FBS, nėra bendra priemonė, nes ji nebuvo viešai paskelbta, kaip yra reikalaujama. Be to, 2003 m. sutarties su *easyJet* trukmė (20 metų) esą prieštarauja Komisijos sprendimų priėmimo praktikai. *Air France* nuomone, neįmanoma objektyviai pateisinti ilgalaikę finansinę paramą ir įrodyti jos skatinamąjį poveikį.

⁽²¹⁾ Siekdamą pagrįsti šią pirminę išvadą, Komisija nurodė 2004 m. spalio 20 d. Potsdamo žemės teismo (*Landgericht Potsdam*) sprendimą (reg. Nr. 2 O 70/04, p. 5).

⁽²²⁾ 2004 m. spalio 20 d. Potsdamo žemės teismo sprendimas (reg. Nr. 2 O 70/04).

- (74) Dėl *easyJet* suteiktos išimtinės B terminalo naudojimo teisės *Air France* manė, kad tai yra vienintelis terminalas, numatytas naudoti išimtinai vienam oro vežėjui. Jos teigimu, 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet* buvo sudaryta neskelbiant konkurso, o *easyJet* vienintelė gali *Schönefeld* patogiai ir patikimai išduoti bagažą.

5.2. Lufthansa

- (75) *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*) savo pastabose nurodė, kad visų trijų Berlyno oro uostų (*Tegel*, *Schönefeld* ir *Tempelhof*) verslo plėtra vyko labai teigiamai ir jų apyvartos pelningumas per pastaruosius trejus metus siekė maždaug [...] %. *Lufthansa* nuomone, *Schönefeld* subsidijavo iš *Tegel* skrydžius vykde oro vežėjai.

5.3. Germania

- (76) Bendrovė *Germania Fluggesellschaft mbH* (toliau – *Germania*) išsakė nuomonę, kad dėl FBS ir BFG valdymo ir pelno pervedimo sutarties *Schönefeld* teiktus pranašumus finansavo *Tegel* keleiviai. *Germania* teigimu, kryžminis subsidijavimas kilo iš mokesčių apskaičiavimo būdo bei iš *Schönefeld* ir *Tegel* operatorių ryšių, kurie, jos nuomone, vertintini kaip slaptas susitarimas. *Germania* mano, kad FBS į nuostolių kompensavimą žiūrėjo ne kaip rinkos ekonomikos investuotojas. Ji laiko neįtikima, kad *Schönefeld* nuostolius FBS būtų galėjusi padengti iš jo veiklos pajamų.
- (77) *Germania* pareiškė, kad *Schönefeld* veikė oro vežėjai, su kuriais buvo sudarytos individualios sutartys dėl oro uosto mokesčių, gavo veiklos pagalbą. Be to, bendrovės teigimu, 2004 m. mokesčių tvarka nebuvo nei patvirtinta, nei paskelbta.
- (78) *Germania* nuomone, nuomos mokestis, kurį FBS ėmė iš *easyJet* už B terminalo naudojimą, neatitiko įprastos rinkos kainos. Tai esą prilygsta pirmenybės teikimui ir valstybės pagalbai. *Germania* tvirtinimu, turėdama išimtinę viso terminalo naudojimo teisę, *easyJet* savo paslaugas galėjo teikti veiksmingiau, o kiti oro vežėjai tokios galimybės neturėjo.

5.4. DBA

- (79) *DBA Luftfahrtgesellschaft* (toliau – *DBA*), pigių skrydžių bendrovė ir *Air Berlin* patronuojamoji bendrovė (2008 m. veiklą nutraukė), nurodė, kad kainų konkurencija Berlyno oro transporto rinkoje buvo ypač didelė. Jos teigimu, *Schönefeld* igyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją, visų pirma įžengus *Germanwings* ir *easyJet*, konkurencijos sąlygos tapo dar sunkesnės. Esą dėl to iš *Tegel* skrydžius vykde oro vežėjai, tarp jų pirmiausia kitos pigių skrydžių bendrovės, kaip antai *Air Berlin/DBA*, pateko į sunkią padėtį.
- (80) *DBA* teigimu, *easyJet* mokėtas terminalo nuomos mokestis neatitiko įprastos rinkos kainos. Be to, bendrovės nuomone, išimtinės teisės naudoti B terminalo bagažo transportavimo įrenginį suteikimas reiškia pirmenybės teikimą, o tai yra svarbu pagalbos teisės atžvilgiu.

5.5. Europos oro linijų asociacija

- (81) Europos oro linijų asociacija (angl. AEA), kuri atstovauja Europos oro vežėjų interesams, manė, kad kryžminis subsidijavimas tarp *Tegel* ir *Schönefeld* bei tarp šiai asociacijai priklausančių, daugiausia iš *Tegel* skrydžius vykdydusių oro vežėjų ir su jais konkuruojančių, *Schönefeld* įsikūrusių oro vežėjų, gavusių subsidijas, yra diskriminacinis. Asociacijos nuomone, iš *Schönefeld* skrydžius vykde oro vežėjai be šio konkurenciją iškreipiančio kryžminio subsidijavimo nebūtų išlikę ekonomiškai gyvybingi, o *Tegel* oro uosto mokesčiai būtų galėję būti gerokai mažesni. Esą dėl geografinio *Tegel* ir *Schönefeld* artumo viešuoju požiūriu subsidijos nebuvo būtinos.
- (82) Be to, asociacijos nuomone, sprendime pradėti procedūrą nurodytos priemonės objektyviai nėra pateisinamos, nuolaidos ir paskatos yra savavališkos ir diskriminacinės, todėl nesuderinamos su Bendrijos gairėmis dėl oro uostų finansavimo.

5.6. Germanwings

- (83) Bendrovės *Germanwings* teigimu, FBS su ja visada elgėsi kaip privatus investuotojas. Nepaisant laipsniško suteiktų nuolaidų mažinimo, *Germanwings* savo ruožų tinklą iš *Schönefeld* esą išplėtė. Ji teigia tikėjusi, kad su FBS sudaryti finansiniai susitarimai neprieštarauja teisės aktams, juo labiau kad visi trys Berlyno oro uostai sudarė vieną oro uostų sistemą.

- (84) *Germanwings* aiškino, kad Hamburgo, Dresdeno, Leipcigo ar Liubeko oro uostai⁽²³⁾ nebuvo laikomi tinkama konkurencinga *Schönefeld* alternatyva, nes ji skrydžius vykdo daugiausia Vokietijos vidaus ruožais. Dėl trumpos skrydžių trukmės vidaus ruožais minėti oro uostai esantys per toli nuo Berlyno, kad galėtų būti laikomi tinkama *Schönefeld* alternatyva.
- (85) *Germanwings* taip pat svarstė, kad išnuomojus B terminalą *easyJet* buvo pažeistos konkurencijos taisyklės bei valstybės pagalbos taisyklės, nes *easyJet* niekaip neprisidėjo prie B terminalo finansavimo ir jis buvo išnuomotas neskelbiant konkurso. Be to, atsižvelgiant į tai, kad B terminale, priešingai negu A ir C terminaluose, naudojamas modernus bagažo transportavimo įrenginys, nuomos mokestis esantis per mažas.

5.7. Liubeko oro uostas (*Flughafen Lübeck*)

- (86) Liubeko oro uostas nurodė, kad nepajuto jokio neigiamo FBS verslo strategijos poveikio rinkai.

5.8. *Ryanair*

- (87) Bendrovė *Ryanair* išsakė nuomonę, kad, kalbant apie skrydžius trumpo ir vidutinio nuotolio ruožais, tarp Dresdeno, Leipcigo ir Liubeko oro uostų bei *Schönefeld* nėra jokios konkurencijos. Atstumas tarp *Schönefeld* ir Dresdeno, Leipcigo ir Liubeko esantis per didelis, kad tokia konkurencija galėtų atsirasti. Todėl, bendrovės nuomone, sutartis su *Schönefeld* nedarė jokio poveikio minėtiems oro uostams.
- (88) *Ryanair* nurodė, kad jos *Schönefeld* mokėti mokesčiai atitiko mokesčių tvarka nustatytus duomenis, kurie niekuo nesiskyrė nuo įprastos sektoriaus praktikos. Esą sutartis su FBS buvo panaši į sutartis, sudarytas su daugybe privačių oro uostų, ir rinkos ekonomikos investuotojas ją būtų sudaręs lygiai taip pat. *Ryanair* pateikė verslo konsultacijų bendrovės [...] atliktą tyrimą, kuriame išnagrinėti *Ryanair* ir FBS sutartimi sudaryti susitarimai. Remdamasi *Schönefeld* bei Liverpulio ir Lutono oro uostų lyginamąja analize, verslo konsultacijų bendrovė priėjo prie išvados, kad FBS elgesys *Ryanair* atžvilgiu buvo toks, kokio būtų tikimasi iš privataus rinkos ekonomikos investuotojo.
- (89) *Ryanair* nuomone, Berlynas yra svarbus Europos ekonomikos ir administracinis centras, toks kaip Londonas ar Milanai, taigi ir svarbi skrydžių paskirties vieta Europoje. Todėl Berlyne įsisteigę oro vežėjai esą gali neabejoti, kad visada bus pakankamai keleivių į Berlyną.

5.9. *easyJet*

- (90) 2003 m. sutarties su *easyJet* klausimu bendrovė *easyJet* aiškino, kad rinkos ekonomikos investuotojas FBS vietoje taip pat būtų taikęs tokio pobūdžio strategiją. Ji nurodė, kad, FBS įgyvendinus šią priemonę, iš tikrųjų smarkiai išaugo keleivių skaičius ir pagerėjo metiniai veiklos rezultatai.
- (91) *easyJet* taip pat nurodė, kad individualaus FBS ir *easyJet* mokesčių susitarimo buvimas nebūtinai reiškia, kad buvo taikomos diskriminacinės nuolaidos. *easyJet* nuomone, jei kiti oro vežėjai būtų siekę panašių augimo tikslų, ir jiems būtų buvusios sudarytos lygiai tokios pat sąlygos kaip *easyJet*. Bet kokių atvejų nuolaidos esą pateisinamos *easyJet* pasiūlyta masto ekonomija. Bendrovės tvirtinimu, didesnioji *Schönefeld* keleivių dalis buvo *easyJet* klientai, taigi jos indėlis į FBS veiklos rezultatų pagerinimą yra labai didelis.
- (92) B terminalo naudojimo klausimu *easyJet* nurodė, kad kalbama ne apie uždara oro uosto terminalą. Ji esą iš tikrųjų nuomojusis atskirą registracijos zoną ir susijusias biuro patalpas *Schönefeld* šiauriniame terminale, tačiau didžioji to ploto dalis buvusi viešai prieinama, todėl ją naudoję ir kitų oro vežėjų keleiviai. Sutarties su *easyJet* pasirašymo metu B terminale buvę pakankamai laisvų pajėgumų, todėl kitiems oro vežėjams dėl to nekilę jokių nepatogumų. Bendrovė pabrėžė, kad, 2004 m. *Schönefeld* pradėjusi veiklą, pagal keleivių skaičių ji smarkiai lenkė kitus oro vežėjus. Tad išimtinė tam tikrų B terminalo zonų naudojimo teisė esanti objektyviai pateisinama.
- (93) *easyJet* teigimu, B terminale įdiegta bagažo priėmimo sistema atitinka tik įprastus techninius standartus, todėl ji neįgijo jokių pranašumų kitų oro vežėjų atžvilgiu.
- (94) B terminalo rinkos vertės klausimu *easyJet* nurodė, kad jos mokėtas nuomos mokestis viršijo B terminalo rinkos vertę, nes jos pajėgumų poreikiams patenkinti terminalas buvo nepakankamas. Todėl, *easyJet* nuomone, šią nuomą galima palyginti tik su panašių *Schönefeld* zonų arba, kalbant apie biurus, prie pat oro uosto esančių biuro patalpų nuoma.

⁽²³⁾ Šie oro uostai sprendime pradėti procedūrą paminėti kaip pavyzdžiai oro uostų, kuriems nagrinėjamos priemonės galėjo daryti neigiamą poveikį (plg. sprendimo pradėti procedūrą 151 konstatuojamąją dalį).

5.10. FBS

- (95) FBS atkreipė dėmesį į ypatingą Berlyno padėtį, būtent į oro uostų sistemą (iš pradžių sudarytą iš trijų oro uostų) ir planus statyti pagrindinį Berlyno Brandenburgo oro uostą (BER). 2003 m. buvo išnaudota tik maždaug pusė *Schönefeld* pajėgumų ir jo veiklos pajamos nedengė išlaidų. FBS teigimu, uždarius *Schönefeld*, be kita ko, būtų buvęs prarastas leidimas vykdyti oro susisiekimą, kuris buvo būtinas BER veiklai.
- (96) FBS nurodė, kad Komisijos sprendime pradėti procedūrą kaip tariaimi konkurentai nurodyti oro uostai iš tikrųjų su Berlyno oro uostais nekonkuravo, nes konkurencijai atsirasti tarp atskirų oro uostų buvo per didelis geografinis atstumas.
- (97) Valdymo ir pelno pervedimo sutarties klausimu FBS pateikė argumentą, kad tokios sutartys tarp vienos grupės įmonių verslo pasaulyje esančios įprastos. FBS išsakė nuomonę, kad pelno pervedimas tarp trijų Berlyno oro uostų yra vien įmonės vidaus reikalas. Jos nuomone, oro uostų sistema sudarė vieną įmonę, kuri siekė bendrų interesų ir viduje buvo susieta bendrovių teisės. Oro uostų sistema esą sudaranti atskirą geografinę ir produkto rinką, todėl tokia praktika rinkoje esanti įprasta, o šiuo atveju dar ir tikslinga ekonominiu požiūriu.
- (98) FBS paprieštaravo kai kurioms sprendime pradėti procedūrą padarytoms pirminėms išvadoms dėl valstybės išteklių naudojimo. Bendrovės nuomone, faktų, kad mokesčių tvarką turi patvirtinti valdžios institucija, negalima grįsti išvados, kad FBS išteklius kontroliavo valstybė. FBS teigimu, mokesčių tvarkos sistema vienodai galiojo valstybiniam ir privatiems oro uostų akcininkams ir ja, laikantis teisinių standartų, buvo atsižvelgiama į viešąjį interesą vykdamas vežimą oru. FBS tvirtinimu, Brandenburgo žemės Ministras Pirmininkas, kuris buvo ir FBS stebėtojų tarybos narys, neturėjo teisės duoti nurodymų už mokesčių tvarkos patvirtinimą atsakingai ministerijai. Be to, FBS teigimu, nustatant mokesčius oro uosto ir oro vežėjų teisiniai santykiai reglamentuojami tik privatinės teisės ir civilinės teisės požiūriu jie yra įpareigojantys, neatsižvelgiant į tai, ar juos patvirtino kompetentinga institucija.
- (99) FBS taip pat aiškino, kad mokesčių tvarkos poveikis toks pat kaip bendrųjų verslo sąlygų ir kad mokesčių tvarka yra viena iš pagrindinių oro uosto ir oro vežėjo sutarties dalių, neatsižvelgiant į tai, ar ji oficialiai patvirtinta. Bendrovės teigimu, mokesčių tvarka, įskaitant joje numatytas nuolaidų sistemas, nuo 2004 m. gegužės 1 d. be jokių išimčių buvo taikoma visiems oro vežėjams. Individualiomis sutartimis nustatytomis schemomis esą tik susitarta dėl dvišalių vykdymo sąlygų ir nustatyti išsamūs tikslai. Šiomis sutartimis esą nesuteikta jokių atrankinių pranašumų.
- (100) BFS pateikė argumentą, kad 2003 m., žlugus privatizavimui, dėl skirtingo abiejų svarbiausių Berlyno oro uostų pajėgumų išnaudojimo – *Tegel* pajėgumai buvo beveik išnaudoti, dėmesio vertų plėtros galimybių nebuvo, *Schönefeld*, būsimoje BER vietoje, priešingai, buvo daug laisvų pajėgumų – ji turėjo imtis priemonių tvariam ir ekonomiškam oro transportui tankiai gyvenamame Berlyno regione užtikrinti.
- (101) FBS taip pat aiškino, kad tęsti *Schönefeld* veiklą buvo būtina dėl FBS grupės intereso – dėl būsimos BER veiklos. FBS teigimu, net laikinai uždarius *Schönefeld*, pasiekti ilgalaikį strateginį tikslą – kad *Schönefeld* vietoje veiktų pagrindinis Berlyno oro uostas – *de facto* būtų tapę neįmanoma.
- (102) Todėl, kaip nurodė FBS, nuo 2003 m. iki BER atidarymo *Schönefeld* veikla turėjo būti organizuojama kuo ekonomiškiau. FBS papildė, kad, siekiant geriau išnaudoti turimus *Schönefeld* pajėgumus, žymios verslo konsultacijų bendrovės siūlymu nuspręsta įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją. FBS teigimu, ši strategija laikyta ekonomiškai naudingiausiu sprendimu FBS, nes, remiantis vertinimais, tikėtasi, kad, pritaikius naują mokesčių tvarką ir joje numatytą tikslingų ir proporcingai mažėjančių finansinių paskatų sistemą, *Schönefeld* transporto apimtis trumpuoju laikotarpiu padidės.
- (103) FBS teigimu, pigių skrydžių bendrovių strategija buvo labai sėkminga. Keleivių skaičius *Schönefeld* staigiai išaugo, o kituose Berlyno oro uostuose nesumažėjo. FBS pabrėžė, kad dėl didesnės transporto apimties buvo gautos didesnės pajamos ir greitai įveikti ekonominiai sunkumai, tad jau 2006 m. FBS veiklos rezultatas (EBIT) pirmą kartą buvo teigiamas. FBS teigimu, buvo galima remtis prielaida, kad tokia teigiama tendencija tęsis, o tai visų pirma buvo svarbu kalbant apie naujojo oro uosto finansavimo galimybes.

- (104) FBS tvirtino, kad 2003 m. įvykdyta strateginė pertvarka dėl ekonominių priežasčių buvo būtina, o FBS elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos investuotojas. Remdamasi verslo planu, kuriuo buvo grindžiama pigių skrydžių bendrovių strategija, FBS esą galėjo prognozuoti, kad oro uostas taps ekonomiškai gyvybingas. FBS nurodė audito bendrovei [...] atlikti užsąkytą tyrimą (toliau – pirmojo eksperto tyrimas). Šis 2007 m. baigtas tyrimas esą patvirtino, kad pigių skrydžių bendrovių strategijos įgyvendinimas ir atitinkamos mokesčių tvarkos priėmimas rinkos ekonomikos investuotojo požiūriu buvo tikslingi.
- (105) FBS aiškino, kad, siekiant įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją, sudaryti individualias sutartis su kai kuriomis pigių skrydžių bendrovėmis dar prieš įsigaliojant 2004 m. mokesčių tvarkai reikėjo tam, kad oro vežėjams būtų suteikiama paskata pradėti veiklą *Schönefeld*. FBS nurodė antrą audito bendrovei [...] atlikti užsąkytą tyrimą, kuris buvo baigtas taip pat 2007 m. Šiame tyrime [...] analizavo įvairių sutarčių (3 priemonė) ekonominį gyvybingumą ir konstatavo, kad FBS, sudarydama šias sutartis, elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos investuotojas. Esą visos individualios sutartys su įvairiais oro vežėjais buvo sudarytos remiantis vien ekonominiais svaramais, siekiant trumpuoju laikotarpiu pagerinti ekonominę FBS padėtį.
- (106) 2003 m. sutarties su *easyJet* klausimu FBS išsakė nuomonę, kad ši sutartis buvo esminė pigių skrydžių bendrovių strategijos įgyvendinimo dalis, todėl ji nėra valstybės pagalba. FBS teigimu, įgyvendinant pigių skrydžių bendrovių strategiją *easyJet*, vienai iš pirmaujančių Europoje pigių skrydžių bendrovių, buvo suteikta paskata pradėti veiklą *Schönefeld*.
- (107) FBS tvirtinimu, ji, remdamasi sėkminga sutartimi su *easyJet* (kaip pagrindine naudotoja), sugebėjo įtikinti ir kitus oro vežėjus pradėti veiklą *Schönefeld*. Sutartiniai santykiai su *easyJet* (įskaitant šios bendrovės išipareigojimą *Schönefeld* dislokuoti tam tikrą mažiausią skaičių orlaivių) abiem šalims suteikė daug planavimo tikrumo ir labai prisidėjo prie *Schönefeld* ekonominio gyvybingumo padidavimo.
- (108) FBS pateikė argumentą, kad 2003 m. sutarties su *easyJet* ir 2004 m. mokesčių tvarkos skirtumai nebuvo esminiai ir šia sutartimi nebuvo suteikta jokių neleistinų pranašumų. FBS taip pat atkreipė dėmesį, kad 2007 m. keičiančiojoje sutartyje su *easyJet* pateikta aiški nuoroda į tuo metu galiojusią 2006 m. mokesčių tvarką.
- (109) FBS taip pat pabrėžė, kad individualios sutartys su pigių skrydžių bendrovėmis buvo sudarytos prieš priimant 2005 m. Bendrijos gaires dėl oro uostų finansavimo, o kai kurios sutartys – dar prieš Komisijai priimant sprendimą byloje *Charleroi* ⁽²⁴⁾.
- (110) Nepaisant to, FBS nuomone, B terminalo patalpų išnuomojimas *easyJet* nebuvo joks atrankinis pranašumas. FBS tvirtinimu, visas terminalas *easyJet* buvo priskirtas dėl ekonominių ir praktinių priežasčių, atsižvelgiant į didelį keleivių, jos pritraukiamų į *Schönefeld*, skaičių, ir ji mokėjo įprastą rinkos kainą, kuri buvo apskaičiuota pagal kitus *Schönefeld* nuomos mokesčius. FBS teigimu, suteikti terminalo zonas tam tikriems oro vežėjams Vokietijos ir tarptautiniuose oro uostuose yra įprasta. Be to, kaip teigia FBS, *easyJet* neturėjo teisių reklamotis, dėl kurių ji būtų įgijusi pranašumą kitų oro vežėjų atžvilgiu, nes jai, kaip ir visiems kitiems oro vežėjams, buvo suteiktos tik prekės ženklo kūrimo savo registracijos zonoje teisės.

6. VOKIETIJOS PASTABOS

6.1. Valstybės įtaka

- (111) Vokietija teigė, kad nei valstybė kontroliavo FBS išteklius, nei jų naudojimas priskirtinas valstybei. Vokietijos teigimu, nagrinėjamos paskatos ir nuolaidos nebuvo finansuojamos iš valstybinių išteklių, o buvo pagal privatinę teisę veikiančios įmonės komercinės veiklos rezultatas.
- (112) Šiuo klausimu Vokietija aiškino, kad FBS ir jos patronuojamosios bendrovės, nepaisant jų valstybinių akcininkų, nebuvo įtrauktos į viešojo administravimo struktūrą, o joms sąmoningai buvo taikomi konkurencijos ir laisvosios rinkos principai. Vokietija papildė, kad valstybinės savininkės iš FBS tikėjosi pelno.

⁽²⁴⁾ 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas C(2004) 516 dėl Valonijos regiono ir oro uosto operatoriaus *Brussels South Charleroi Airport* oro transporto bendrovei *Ryanair* suteiktų lengvatų, susijusių su jos įsikūrimu *Charleroi* (OL L 137, 2004 4 30, p. 1).

6.2. Valdymo ir pelno pervedimo sutartis (1 priemonė)

- (113) Vokietija išsakė nuomonę, kad valdymo ir pelno pervedimo sutartyje nėra kryžminio subsidijavimo elemento, kuris galėtų būti valstybės pagalba.
- (114) Vokietija pabrėžė, kad, atsižvelgiant į viešąją teisę ir remiantis Sąjungos teisės aktais⁽²⁵⁾, Berlyno oro uostai buvo susieti taip, kad sudarė vieną „oro uostų sistemą“. Taip siekia įvairius oro uostus traktuoti kaip vieną oro uostą su keliais kilimo ir tūpimo takais, tad FBS ir BFG taip pat esą reikia traktuoti kaip vieną įmonę. Vokietija nurodė, kad valdymo ir pelno pervedimo sutartį, bendrą IT struktūrą, centralizuotas pagrindines funkcijas ir vienodus verslo planus pati Komisija įvardijo kaip kriterijus, pagal kuriuos atskiros vienos grupės įmonės nelaikomos savarankiškomis⁽²⁶⁾.
- (115) Vokietijos teigimu, pelno pervedimas nereiškė išlaidų perkėlimo iš *Schönefeld* į *Tegel* ir *Tempelhof* ir tai neturėjo jokio poveikio *Tegel* oro uosto mokesčiams. Visų trijų oro uostų mokesčiai buvę apskaičiuojami pagal tame oro uoste atsirandančias išlaidas.
- (116) Vokietija taip pat aiškino, kad FBS, kaip ir bet kuri kita privati įmonė, siekdama ilguoju laikotarpiu pelno, vykdydama strateginį planą, kurio pagrindinis elementas buvo vieno oro uosto Berlyne *Schönefeld* vietoje įkūrimas.

6.3. 2004 m. mokesčių tvarkos teisėtumas

- (117) Vokietija teigė, kad sprendime pradėti procedūrą Komisijos padaryta pirminė išvada, kad mokesčių tvarka, kurią kompetentinga žemės įstaiga patvirtino su tam tikromis išlygomis, yra neteisėta⁽²⁷⁾, netiksliai atspindi Vokietijoje vyraujančią teisinę padėtį. Vokietijos tvirtinimu, tai, kad remiantis Leidimų vykdyti oro susisiekimą suteikimo tvarkos (*Luftverkehrszulassungsordnung*) 43a straipsniu⁽²⁸⁾, mokesčių tvarką patvirtina kompetentinga žemės įstaiga, nėra tos mokesčių tvarkos teisėtumo sąlyga. Remiantis nusistovėjusia Vokietijos aukščiausiojo teismo (*Bundesgerichtshof*, toliau – BGH) ir pirmosios instancijos teismų praktika, bet kuri paskelbta oro uosto mokesčių tvarka Vokietijoje esą laikoma „bendrosiomis verslo sąlygomis“, kaip apibrėžta Vokietijos civilinėje teisėje⁽²⁹⁾. Tai reiškia, kad bet kokia mokesčių tvarka, patvirtinta ar nepatvirtinta kompetentingos įstaigos, atlieka sutartinių sąlygų, kurios standartiškai siūlomos oro uostu besinaudojantiems oro vežėjams, funkciją⁽³⁰⁾.
- (118) Vokietijos nuomone, 2004 m. spalio 20 d. Potsdamo žemės teismo sprendime, kuriuo Komisija rėmėsi sprendimo pradėti procedūrą 22 konstatuojamojoje dalyje⁽³¹⁾, nebuvo atsižvelgta į sąsajas. Be to, Vokietijos teigimu, šis sprendimas buvo apskųstas ir Brandenburgo aukščiausiasis žemės teismas (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) nutarė, kad Potsdamo žemės teismo sprendimas turi būti pakeistas. Tačiau vėliau, ginčo šalims pagrindiniame procese susitarus, ieškinys buvo atsiimtas. Taigi, Vokietijos teigimu, Potsdamo žemės teismo sprendimas niekada neįsiteisėjo ir, atsiėmus ieškinį, neteko galios, nors ir nebuvo aiškiai panaikintas. Vokietija nurodė, kad Potsdamo žemės teismas vėliau savo teisinį požiūrį pakeitė ir vėlesnėje beveik identiškoje byloje ieškinį dėl *Schönefeld* mokesčių tvarkos atmetė.

6.4. FBS ir kai kurių oro vežėjų sudarytos individualios sutartys (2 ir 3 priemonės)

- (119) Vokietija aiškino, kad mokesčių sistemą ir individualiomis sutartimis sudarytus susitarimus su įvairiais *Schönefeld* veikusiais oro vežėjais reikia vertinti atsižvelgiant į pigių skrydžių bendrovių strategijos įgyvendinimą.

⁽²⁵⁾ Žr. 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių 2 straipsnio h punktą (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

⁽²⁶⁾ 2001 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimas 2002/346/EB dėl valstybės pagalbos Nr. C 27/2000, kurią Vokietija suteikė *Deckel Maho Seebach GmbH*, 16 konstatuojamoji dalis (OL L 126, 2002 5 13, p. 14); 2002 m. sausio 15 d. Komisijos sprendimas 2002/468/EB dėl valstybės pagalbos Nr. C 41/2001, kurią Vokietija suteikė *Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG*, Vismaras, Meklenburgas-Pomeranija, 67 konstatuojamoji dalis (OL L 165, 2002 6 24, p. 15).

⁽²⁷⁾ Žr. 65 konstatuojamąją dalį.

⁽²⁸⁾ Leidimų vykdyti oro susisiekimą suteikimo tvarkos (*Luftverkehrszulassungsordnung*) senos redakcijos 43 straipsnis.

⁽²⁹⁾ Žr. 1977 m. lapkričio 24 d. BGH sprendimą, reg. Nr. III ZR 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW) (Aviacijos ir kosmoso teisės leidinys) (1979), 140 (143); 2000 m. rugpjūčio 25 d. Berlyno žemės teismo (*Landgericht Berlin*) sprendimą, reg. Nr. 96 O 197/99, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (2001), 475 (479); 1997 m. sausio 23 d. BGH sprendimą, reg. Nr. III ZR 27/96, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (1997), 510.

⁽³⁰⁾ Žr. 1977 m. lapkričio 24 d. BGH sprendimą, reg. Nr. ZR III 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (1979), 140 (148); 1977 m. liepos 8 d. Vokietijos administracinio teismo (*Bundesverwaltungsgericht*) sprendimą, reg. Nr. VII C 72/74, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (1977), (49); Giemulla/Schmid (leidėjas), *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht* (Aviacijos teisės komentaras, Frankfurtas, Kelnas (2007), § 43 *Luftverkehrszulassungsordnung* (Leidimų vykdyti oro susisiekimą suteikimo tvarkos 43 straipsnis), 16 punktas.

⁽³¹⁾ Žr. 20 išnašą.

- (120) Vokietijos teigimu, esant tokioms aplinkybėms, sudarydami vieną „oro uostų sistemą“, Berlyno oro uostai tarpusavyje esą nekonkuravę. *Schönefeld* atlikęs papildomąją funkciją, siekiant sumažinti savo pajėgumų ribas pasiekusio *Tegel* apkrovą. Pigių skrydžių bendrovių strategija buvusi teisėtas būdas netiesiogiai kontroliuoti transporto apkrovą. Dėl šios strategijos keleivių skaičius *Tegel* nesumažėjęs, o priešingai, per kelerius metus prieš pradedant oficialią tyrimo procedūrą keleivių skaičius abiejuose oro uostuose gerokai išaugęs. Be to, dėl geografinio atstumo Berlyno oro uostai niekaip nekonkuravę su Leipzigo, Dresdeno, Hamburgo ar Liubeko oro uostais, ypač kalbant apie pigių skrydžių bendrovių keleivius, kuriems svarbus veiksnys yra kaina.
- (121) Vokietijos teigimu, pigių skrydžių bendrovių strategijai įgyvendinti buvo svarbu į *Schönefeld* pritraukti pagrindinį naudotoją, t. y. oro vežėją, kuris juo naudotųsi kaip savo baze. Tai buvęs pirmas žingsnis didinant *Schönefeld* transporto apimtį, o kartu jo patrauklumą kitiems oro vežėjams. Jei *Schönefeld* būtų buvusios taikomos tokios pat sąlygos kaip *Tegel*, pritraukti tokį pagrindinį naudotoją būtų buvę neįmanoma, tai rodo ir nesėkmingi bandymai praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje įtikinti oro vežėjus iš *Tegel* persikelti į *Schönefeld*. Siekiant nukreipti transporto srautą ir veiksmingai išnaudoti *Schönefeld* pajėgumus, buvę būtina sukurti paskatas oro transportui *Schönefeld*. Įgyvendinant pigių skrydžių bendrovių strategiją sukurta atitinkamos skatinamosios priemonės oro vežėjams, tarp jų mokesčių tvarka, pagal kurią suteiktos kiekio nuolaidos ir kitos finansinės paskatos.
- (122) Vokietija teigė, kad įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją sudarant individualias sutartis su keletu oro vežėjų prieš įsigaliojant 2004 m. mokesčių tvarkai buvę būtina, siekiant kuo labiau sumažinti *Schönefeld* patiriamus nuostolius ir užsitikrinti palankią padėtį tuo metu greitai augusioje pigių skrydžių bendrovių rinkoje. Vokietijos aiškinimu, oficialaus oro uosto mokesčių tvarkos keitimo procesas būtų buvęs susijęs su didele administracine našta ir nebūtų buvęs baigtas taip greitai, kad būtų buvę galima kuo greičiau, t. y. 2003 m. pabaigoje, pradėti įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją.
- (123) Vokietija pateikė argumentą, kad imdamasi nagrinėjamų priemonių FBS elgėsi kaip rinkos ekonomikos investuotojas, nes verslo sprendimus grindė pigių skrydžių bendrovių strategija, o individualias sutartis – patikimu verslo planu, kurį parengė verslo konsultacijų bendrovė. Vokietija taip pat nurodė dviejų audito bendrovių [...] ir [...] atliktus vertinimus, kuriuos užsakė FBS, norėdama patikrinti, ar pigių skrydžių bendrovių strategija ir individualios sutartys suderinamos su rinkos ekonomikos investuotojo principu; šie vertinimai parodė, kad taip ir yra.
- (124) Vokietijos teigimu, auditoriai priėjo prie išvados, kad tiek dėl strateginio reorganizavimo sprendimo, tiek dėl finansinių paskatų sistemos įdiegimo galima įrodyti, kad rinkos ekonomikos investuotojas panašioje padėtyje būtų priėmęs tokius pat sprendimus. 2003 m. sutarties su *easyJet* ir 6 lentelėje išvardytų individualių sutarčių (išskyrus sutartį su *V-Bird*) klausimu [...] apskaičiavo atitinkamas grynąsias dabartines vertes (angl. *net present value*, NPV), jos buvo visos teigiamos. Tuo remdamasi, [...] padarė išvadą, kad rinkos ekonomikos investuotojas būtų elgęsis lygiai taip kaip FBS. Vokietija vis dėlto pripažino, kad [...] suabejojo dėl susitariančiųjų šalių iš pradžių sutartos 2003 m. sutarties su *easyJet* trukmės. [...] esą atkreipė dėmesį į tai, kad apdairus investuotojas, atsižvelgdamas į tokią sutarties trukmę (dešimt metų su galimybe pratęsti dar dešimčiai metų), sudarydamas šią sutartį tikriausiai atsižvelgtų į jos poveikį būsimai oro uosto BER, kuris turėjo būti atidarytas prieš baigiant galioti 2003 m. sutartiai su *easyJet*, veiklai⁽³²⁾. [...] esą teigė, kad, esant tam tikroms aplinkybėms, 2003 m. sutarties su *easyJet* buvimas neigiamai paveiktų mokesčius, kuriuos FBS galėtų išsiderėti iš kitų oro vežėjų už BER naudojimą, o tai neigiamai paveiktų būsimą oro uosto ekonominį gyvybingumą. Tačiau Vokietija paaikškino, kad šios abejonės dėl iš pradžių numatytos 2003 m. sutarties su *easyJet* trukmės nebėra svarbios, nes ši sutartis buvo pakeista 2007 m. keičiančiąja sutartimi su *easyJet*, į kurią įtraukta nuostata, kad ji nustos galioti atidarius BER, tuo metu planuota, kad 2011 m.
- (125) Toliau Vokietija savo svarstymuose dėl kitų suinteresuotųjų šalių pastabų išsakė nuomonę, kad kai kurių jų pastabos dėl 2004 m. mokesčių tvarkos ir individualių sutarčių su pigių skrydžių bendrovėmis iš dalies neteisingos ir neatitinka konteksto. Vokietija pabrėžė, kad *Schönefeld* mokesčių tvarka buvo siekiama paskatinti oro vežėjus

⁽³²⁾ Skaičiavime, pagal kurį per iš pradžių numatytą 2003 m. sutarties su *easyJet* trukmę (10 arba 20 metų, atsižvelgiant į tai, ar po pirmųjų dešimties metų *easyJet* būtų pasinaudojusi galimybe pratęsti sutartį dar dešimčiai metų) gauta teigiama grynoji dabartinė vertė, į šį poveikį neatsižvelgta.

vykdyti skrydžius į naujas paskirties vietas ir ji buvo nediskriminacinė, nes nuolaidomis pasinaudojo kiekvienas oro vežėjas, kuriam pavyko pritraukti pakankamą skaičių keleivių arba kuris iš *Schönefeld* pradėjo vykdyti skrydžius naujais maršrutais ar padidino skrydžių skaičių.

6.5. 2004 m. nuomos sutartis su *easyJet* (4 priemonė)

- (126) Dėl *easyJet* suteiktos teisės naudotis B terminalu Vokietija nurodė, kad *easyJet* nuomojosi tik dalį (24 %) B terminalo naudingojo ploto. Tai, kad tam tikram oro vežėjui suteikiama teisė naudotis biuro patalpomis ir registracijos langeliais tam tikroje terminalo zonoje, Vokietijos teigimu, tarptautiniuose oro uostuose yra įprasta praktika ir nėra joks pirmenybės teikimas.
- (127) Išimtinės teisės suteikimą *easyJet* Vokietija grindė tuo, kad naudotis B terminalu kiti oro vežėjai nebūtų galėję vien dėl praktinių priežasčių, nes *easyJet* keleivių skaičius buvo didelis ir jau viršijo terminalo pajėgumus.
- (128) Vokietija taip pat nurodė, kad išimtinę kai kurių *Schönefeld* terminalų zonų naudojimo teisę yra turėję ir kiti oro vežėjai, visų pirma *Lufthansa* grupė (*Condor*, *SunExpress* ir *Germanwings*), kuri, 2004–2005 m. įrengiant D terminalą, juo naudojosi išimtinė teise.
- (129) Vokietija taip pat suabejojo kai kurių suinteresuotųjų šalių pastabomis dėl 4 priemonės tvirtindama, kad kai kurių jų nurodyti nuomos duomenys yra klaidingi ir nepagrįsti. Vokietijos teigimu, *easyJet* mokėtas nuomos mokesčius buvo apskaičiuotas pagal rinkoje įprastus *Schönefeld* nuomos mokesčius. Vokietija išsakė nuomonę, kad, priešingai, negu tvirtina kai kurios suinteresuotosios šalys, *Schönefeld* ir *Tegel* nuomos mokesčių negalima lyginti.
- (130) Kalbėdama apie pranašumus, kuriuos *easyJet* galbūt igijo dėl ypatingo B terminalo bagažo transportavimo įrenginio, Vokietija paaiškino, kad A ir B terminalų bagažo transportavimo įrenginius pagamino ta pati įmonė pagal tuos pačius techninius standartus. Skirtumas tas, kad į B terminalo įrenginį integruotas rentgeno prietaisas, dėl to jis sudėtingesnis, jo techninis pajėgumas mažesnis, bagažo transportavimo laikas ilgesnis, gedimų tikimybė didesnė. Todėl, Vokietijos teigimu, B terminalo bagažo transportavimo įrenginys iš tikrųjų *easyJet* yra trūkumas, kurio nepatiria A terminale bagažą priimančios oro vežėjai. Be to, dėl pastatų išdėstymo bagažas iš A terminalo į laukiantį orlaivį nuvežamas daug greičiau negu iš B terminalo. O tai *easyJet* reiškia dar vieną trūkumą, kurio išvengia A terminale įsikūrę oro vežėjai.
- (131) Vokietija nurodė, kad, priešingai negu savo pastabose teigė kai kurios suinteresuotosios šalys, bagažo transportavimo įrenginys specialiai *easyJet* nebuvo atnaujintas, o tik dėl saugumo priežasčių 2003 m. į esamą bagažo transportavimo sistemą įmontuotas rentgeno prietaisas.
- (132) Galiausiai Vokietija konstatavo, kad *easyJet* keleivių skaičius su B terminalu susietas pagal nediskriminacinius ir objektyvius kriterijus, nors ir neskelbiant konkurso, kurio nei pagal Vokietijos, nei pagal Sąjungos teisę tokiais atvejais ir nebūtina skelbti. Kai 2004 m. *easyJet* nusprendė pradėti veiklą *Schönefeld*, Vokietijai tapo aišku, kad šiai bendrovei iš pat pradžių teks reikšminga visos oro uosto transporto apimties dalis. Ir iš tikrųjų jau 2004 m. *easyJet* skrydžiai sudarė 30 % visos *Schönefeld* transporto apimties. Vokietijos nuomone, sutelkti *easyJet* skrydžius į vieną terminalą buvo tinkama ir tikslinga, o tam tinkamiausiu dėl laisvų pajėgumų laikytas B terminalas. Vokietija teigia, kad kitų oro vežėjų galimybės veikti *Schönefeld* nebuvo nei panaikintos, nei apribotos, nes jo pajėgumų užteko visiems jame veikti norintiems oro vežėjams.

7. PRIEMONIŲ VERTINIMAS PAGALBOS TEISĖS POŽIŪRIU

- (133) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (134) 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl siekiant nustatyti, ar priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti tenkinamos visos keturios toliau išvardytos sąlygos. Finansinė pagalba turėtų:

— būti suteikta valstybės arba iš jos valstybinių išteklių,

- būti skirta palaikyti tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai,
- iškreipti konkurenciją arba galėti ją iškreipti,
- daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

- (135) Šioje byloje Vokietija pateikė argumentą, kad FBS visada elgėsi taip, kaip panašiomis aplinkybėmis būtų elgęsis apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, taigi nagrinėjamomis priemonėmis nebuvo suteiktas joks ekonominis pranašumas, kurio įmonė nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis. Jei šie argumentai iš tikrųjų pagrįsti, FBS įgyvendintos priemonės nėra valstybės pagalba.

7.1. Rinkos ekonomikos investuotojo principas. Bendrieji svarstymai

- (136) Siekdama įvertinti, ar kuria nors valstybinės įmonės ir trečiosios šalies sudaryta prekių arba paslaugų tiekimo sutartimi trečiajai šaliai suteikiamas ekonominis pranašumas, Komisija tiria, ar apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, panašiomis aplinkybėmis būtų ėmęsis panašių priemonių. Valstybinės įmonės, šiuo atveju – FBS, veiksmus reikia palyginti su hipotetinio apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo veiksmais tuo aspektu, kaip šis rinkos ekonomikos investuotojas būtų elgęsis sudarydamas nagrinėjamą sandorį, atsižvelgiant į tuo metu turėtą informaciją bei numatytas tendencijas ir neatsižvelgiant į vėlesnius įvykius.
- (137) Todėl pagrindinis kriterijus yra ekonominis gyvybingumas, kurio tikisi ta valstybinė įmonė. Tai nebūtinai reiškia, kad tam, kad sandoris neturėtų valstybės pagalbos elemento, investuotojas jį turi sudaryti tik trumpalaikio ekonominio gyvybingumo tikslais. Remiantis Teisingumo Teismo sprendimu, valstybinio investuotojo veiksmus galima palyginti su privataus investuotojo, kuris siekia ilgalaikio ekonominio gyvybingumo tikslų, veiksmais⁽³³⁾.
- (138) Šioje byloje Komisija pirmiausia tyrė, ar FBS nuo 2003 m. vykdyta pigių skrydžių bendrovių strategija vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu galėjo duoti teigiamų rezultatų ir ar dėl ekonominio gyvybingumo priežasčių būtų buvę tikslinga *Schönefeld* uždaryti. Tada Komisija, taikydama rinkos ekonomikos investuotojo principą, išnagrinėjo kiekvieną priemonę, kuri buvo oficialios tyrimo procedūros dalykas. Tyrimas atskleidė, kad nagrinėtos priemonės nėra valstybės pagalba.

7.2. Pirminė analizė. FBS strateginių galimybių vertinimas rinkos ekonomikos investuotojo požiūriu

- (139) 2, 3.1 ir 3.2 skirsniuose apibūdintos praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio pradžios ir 2003 m. ekonominės aplinkybės, kurioms esant FBS valdė *Schönefeld*.
- (140) Kaip paaiškinta šiuose skirsniuose, FBS valdė ir kitus Berlyno oro uostus – *Tempelhof* ir *Tegel*. *Tempelhof* dėl kai kurių savo ypatybių ir padėties (mieste) iš pat pradžių nebuvo laikomas plėsti tinkama infrastruktūra. *Tegel* buvo modernus oro uostas, oro vežėjams ir keleiviams apskritai patrauklesnis negu *Schönefeld*, nes turėjo modernesnę infrastruktūrą ir buvo arčiau miesto centro. Tačiau praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje *Tegel* pajėgumai buvo beveik išnaudoti ir, siekiant išspręsti ilgalaikę ribotų pajėgumų problemą, daug galimybių jį plėsti nebuvo. O *Schönefeld* pajėgumai toli gražu nebuvo išnaudoti ir prireikus jį dar buvo galima plėsti.
- (141) Tokiomis aplinkybėmis antras svarbus elementas buvo perspektyva Berlyne *Schönefeld* vietoje įkurti vieną oro uostą, kuris pakeistų visus esamus Berlyno oro uostus. Kaip paaiškinta 14 konstatuojamojoje dalyje, sprendimas įgyvendinti šį projektą buvo įformintas 1996 m. gegužės mėn. Vokietijos federalinės Vyriausybės bei Berlyno ir Brandenburgo žemių sutikimu priimtu nutarimu.
- (142) Trečias svarbus elementas buvo nepavykęs bandymas praėjusio amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje dalį oro transporto iš *Tegel* perkelti į *Schönefeld* bei faktas, kad po praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio antrąją pusę trukusio sąstingio 2000–2003 m. oro transporto apimtis *Schönefeld* nuolat mažėjo. 2003 m. valstybinės institucijos turėjo pripažinti, kad privatizuoti Berlyno oro uostus nepavyko.

⁽³³⁾ 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija prieš Komisiją* C-305/89 (*ALFA Romeo*) (1991), Rink. p. I-1603, 20 punktas; taip pat žr. 2003 m. kovo 6 d. Bendrojo Teismo sprendimą T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale prieš Komisiją* (2003), Rink. p. II-435, 250–270 punktai.

- (143) Dėl to 2003 m. valdžios įstaigos ir FBS pradėjo svarstyti įvairias strategines galimybes, kuriomis galėtų pasinaudoti FBS. Kaip paaiškinta pirmiau, tuo metu dėl tikslo Berlyne *Schönefeld* vietoje įkurti vieną naują oro uostą, panaudojant dalį esamos *Schönefeld* infrastruktūros, abejonių nebekilo ⁽³⁴⁾. Tad FBS ir valstybinių institucijų tikslas buvo laikotarpiui nuo 2003 m. iki BER atidarymo (planuota 2011 m.) surasti optimalią *Schönefeld* veiklos strategiją. Dėl to, kaip minėta 28 konstatuojamojoje dalyje, verslo konsultacijų bendrovei užsakyta atlikti tyrimą (toliau – verslo konsultacijų bendrovės tyrimas), ir jame rekomenduota įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių pritraukimo strategiją (pigų skrydžių bendrovių strategija).
- (144) Be pigių skrydžių bendrovių strategijos (1 galimybė), FBS turėjo dar dvi galimybes – tęsti iki tol *Schönefeld* įgyvendintą strategiją (2 galimybė) arba iki naujo oro uosto BER atidarymo *Schönefeld* laikinai uždaryti (3 galimybė).

7.2.1. 1 ir 2 galimybių palyginimas

- (145) Kaip paaiškinta toliau, apdairiam rinkos ekonomikos investuotojui, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiais siekiančiam ekonominio gyvybingumo tikslų, FBS vietoje būtų buvę tikslinga rinktis 1, o ne 2 galimybę.

Verslo konsultacijų bendrovės tyrimas

- (146) Kaip paaiškinta 29 ir 30 konstatuojamosiose dalyse, verslo konsultacijų bendrovė atskleidė, kad Berlyne dėl įvairių struktūrinių priežasčių buvo didelis oro transporto plėtros potencialas ir 2003 m., palyginti su kitų sostinių oro uostais, dar buvo didelis pigių skrydžių bendrovių įsitvirtinimo ir jų paslaugų augimo potencialas.
- (147) Verslo konsultacijų bendrovė palygino pigių skrydžių bendrovių veiklą Berlyne ir kituose didmiesčiuose. Paaiškėjo, kad jų skrydžių skaičius vienam gyventojui Berlyne buvo kur kas mažesnis (0,011) negu kituose didmiesčiuose, kaip antai Londone (0,029), Briuselyje (0,040), Kelne (0,030) ir Dubline (0,051). Iš palyginimo taip pat matyti, kad procentinė viso skrydžių skaičiaus dalis, tenkanti pigių skrydžių bendrovėms, Berlyne buvo kur kas mažesnė negu kituose svarbiuose Europos miestuose. Remiantis šiais duomenimis apytikriai skaičiuota, kad šią procentinę dalį galima padidinti nuo [...] bent iki [...], o galbūt net iki [...].
- (148) Remdamasi patirtimi kituose svarbiuose miestuose, verslo konsultacijų bendrovė apytikriai skaičiavo, kad, įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių veiklos plėtros priemones, du trečdaliai papildomos jos apimties būtų „nauji keleiviai“, t. y. keleiviai, kurie, jei nagrinėjamosiomis priemonėmis nebūtų sukurta papildoma pigių skrydžių bendrovių pasiūla, iš Berlyno apskritai neskristų ⁽³⁵⁾. Verslo konsultacijų bendrovės teigimu, tikėtina, kad dalis šių „naujų keleivių“ būtų „nuviliota“ nuo kitų rūšių transporto, kaip antai geležinkelio ar autobusų.
- (149) Verslo konsultacijų bendrovė prognozavo, kad, remiantis šiomis analizėmis, papildomos pigių skrydžių bendrovių veiklos potencialas *Schönefeld* trumpuoju laikotarpiu, t. y. 2003–2005 m., sieks 600 000–900 000 papildomų keleivių per metus, o vidutiniu laikotarpiu, t. y. 2005–2010 m., –300 000 papildomų keleivių per metus. Buvo galima tikėtis, kad dėl tokio smarkaus augimo keleivių skaičius *Schönefeld*, palyginti su 2003 m., padidės 3–4,2 mln. Tai reiškė, kad FBS galėjo tikėtis, jog 2010 m. bendras keleivių skaičius *Schönefeld* sieks 4,7–5,9 mln. ⁽³⁶⁾
- (150) Verslo konsultacijų bendrovės tyrime toliau buvo išsamiai įvertintos į pigių skrydžių bendroves nukreiptos strategijos įgyvendinimo *Schönefeld* galimybės ir nustatytos galimos kliūtys bei veiksniai, galintys sumažinti jos sėkmingumą.
- (151) Pirmiausia buvo išsamiai išanalizuoti pigių skrydžių bendrovių keliai su veikla susiję reikalavimai, kurie nuo tradicinių oro vežėjų reikalavimų skiriasi įvairiais aspektais. Analizės pagrindas buvo padėtis keliuose Europos oro uostuose, kuriais naudojasi pigių skrydžių bendrovės. Analizėje nurodyti tokie pagrindiniai reikalavimai, kuriuos kelia pigių skrydžių bendrovės:

— trumpas orlaivių stovėjimo laikas (25–30 minučių ⁽³⁷⁾) – tai svarbiausias reikalavimas,

⁽³⁴⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽³⁵⁾ Verslo konsultacijų bendrovė teigė, kad, remiantis esamomis Europos ir Amerikos rinkų analizėmis, 50–80 % veiklą pradėjusios pigių skrydžių bendrovės keleivių būna „nauji keleiviai“, tačiau tikslus santykis priklauso nuo ruožo.

⁽³⁶⁾ Iš tikrųjų FBS pasiekė dar didesnę skaičių (7,3 mln. keleivių).

⁽³⁷⁾ 2003 m., t. y. prieš įgyvendinant pigių skrydžių bendrovių strategiją, 26 iš 32 oro vežėjų orlaivių stovėjimo *Schönefeld* laikas buvo 45–90 minučių.

- iki minimumo apribotos paslaugos oro uoste aptarnaujant keleivius prieš skrydį ir priimant bagažą, tačiau teikiamos paslaugos – aukštos kokybės,
- vadinamasis ėjimas įlaipinti ⁽³⁸⁾ vietoj brangiau kainuojančio keleivių įlaipinimo trapo naudojimo, trumpas atstumas tarp terminalo ir perono,
- paprasta ir funkcionali infrastruktūra be brangių IT sistemų, intuityvus ir paprastas kelių žymėjimas oro uoste,
- pakankamos transporto jungtys su oro uostu,
- išimtinis peronų, pardavimo ir registracijos langelių priskyrimas bei pakankamų biuro patalpų priskyrimas atitinkamai pigių skrydžių bendrovei.

- (152) Verslo konsultacijų bendrovės teigimu, *Schönefeld* šiuos reikalavimus daugiau ar mažiau galėjo tenkinti, pirmiausia galėjo užtikrinti trumpą orlaivių stovėjimo laiką. Verslo konsultacijų bendrovė taip pat pabrėžė optimalias autobusų, geležinkelių ir kelių transporto jungtis su oro uostu. Vis dėlto tyrime nustatytos ir kai kurios sąlyginai nereikšmingos spragos ir trūkumai, susiję su ėjimu įlaipinti, išimtinio terminalo zonų ir biurų ploto priskyrimu, intuityviu kelių žymėjimu oro uoste ir atstumais tarp terminalų ir peronų. Iš dalies atsižvelgdama į sprendimus, kurie buvo pritaikyti kituose oro uostuose, kuriais naudojosi pigių skrydžių bendrovės, verslo konsultacijų bendrovė pasiūlė keletą galimų sąlyginai nedidelių pakoregavimų, siekiant visiškai patenkinti pigių skrydžių bendrovių, norinčių pradėti veiklą *Schönefeld*, reikalavimus. Manyta, kad didelės investicijos į infrastruktūrą arba esminiai esamos infrastruktūros pakeitimai nebus reikalingi. Visų pirma atrodė, kad esamos infrastruktūros ėjimo įlaipinti zonoje bus galima per kelis mėnesius ir nedidelėmis išlaidomis įrengti papildomus ėjimo įlaipinti vartus.
- (153) Verslo konsultacijų bendrovė taip pat įvertino konkurencinį spaudimą, kurį patirtų pigių skrydžių bendrovės veikdamos *Schönefeld*, jei FBS nuspręstų plėsti jų veiklą. Verslo konsultacijų bendrovė priėjo prie išvados, kad konkurencinis spaudimas būtų nedidelis, pirmiausia dėl to, kad artimiausi tarptautiniai oro uostai, kuriuose galėtų būti vykdoma reikšminga pigių skrydžių bendrovių veikla, kaip antai Dresdenas, Leipcigas arba Hanoveris, yra per toli, kad keltų dėmesio vertą grėsmę. Verslo konsultacijų bendrovės teigimu, tai patvirtina, kad *Schönefeld* iš tikrųjų galima realizuoti didelį pigių skrydžių bendrovių veiklos Berlyno regione potencialą.
- (154) Be to, verslo konsultacijų bendrovė nustatė ir išanalizavo įvairias FBS turėtas galimybes pigių skrydžių bendrovėms pasiūlyti patrauklius oro uosto mokesčius. Šis aspektas buvo laikomas lemiamu galimos pigių skrydžių bendrovių strategijos elementu. Iš tikrųjų negalima ginčyti dėl to, kad pigių skrydžių bendrovės dėl savo pačių keleivių atžvilgiu vykdomos kainų politikos, kuri grindžiama į didelę apimtį ir patrauklias kainas nukreipta strategija, mažų oro uosto mokesčių reikalauja ir iš oro uostų operatorių. Be to, kadangi pigių skrydžių bendrovės dažnai būna tie oro vežėjai, kurie vykdo vadinamuosius skrydžius iš taško į tašką, o ne tarp skrydžių centrų (angl. *hub-and-spoke*), jos gali labai lanksčiai ir dinamiškai pradėti vykdyti skrydžius naujais arba nutraukti skrydžius esamais maršrutais, padidinti arba sumažinti skrydžių skaičių. Dėl to jos gali daryti didesnę spaudimą oro uostų operatoriams, kad išsiderėtų kuo mažesnius oro uosto mokesčius. Taigi buvo aišku, kad pigių skrydžių bendrovių strategija be patrauklesnių oro uosto mokesčių sistemos *Schönefeld* būtų pasmerkta žlugti.
- (155) Verslo konsultacijų bendrovės išnagrinėtos ir įvertintos galimybės buvo šios: i) apskritai sumažinti oro uosto mokesčius, ii) taikyti kiekio nuolaidas, iii) nuolaidas diferencijuoti pagal veiklos rezultatus ir iv) derinti pirmiau išvardytas pagrindines galimybes. Remiantis šių galimybių teisiniu tyrimu ir mikroekonominio vertinimu, rekomenduota derinti šias priemones: apskritai sumažinti oro uosto mokesčius, taikyti keleivių mokesčių kiekio nuolaidas ir diferencijuoti mokesčius pagal teikiamas paslaugas, pirmiausia atleidžiant nuo stovėjimo mokesčių, jei orlaivis stovi trumpiau kaip 30 minučių. Šiomis priemonėmis, išskyrus oro uosto mokesčių sumažinimą apskritai, siekta paskatinti tik tas pigių skrydžių bendroves, kurios perkeltų savo veiklą į *Schönefeld*, bet ne tas, kurios juo jau naudojosi. Šios strategijos esmė buvo pritraukti naujų oro vežėjų nesukeliant neigiamų pasekmių pajamoms, kurias jau generavo *Schönefeld* veikiantys oro vežėjai.

⁽³⁸⁾ Ėjimas įlaipinti reiškia, kad keleiviai tam, kad įliptų į orlaivį, turi išeiti iš terminalo ir eiti peronu.

- (156) Galiausiai verslo konsultacijų bendrovė nustatė ir išanalizavo įvairias kitas galimybes, kuriomis galima padidinti su aviacija nesusijusias pajamas, visų pirma iš restoranų ir maisto parduotuvių tinklų, automobilių stovėjimo aikštelių, šaudyklinių maršrutų, reklamos ploto ir pan. Teikiant šias rekomendacijas atsižvelgta į papildomą transporto apimtį, kurios tikėtasi įgyvendinus pasiūlytą pigių skrydžių bendrovių strategiją, ir į jos pobūdį ⁽³⁹⁾.
- (157) Verslo konsultacijų bendrovė savo tyrime taikė patikimus metodus ir atliko išsamų vertinimą, kuriame atsižvelgė į visus susijusius veiksnus. Ypač atidžiai buvo atlikta papildomos pigių skrydžių bendrovių veiklos potencialo kiekybinė analizė, atsižvelgiant į konkrečius Berlyno regiono požymius ir remiantis dideliu „palygintinų oro uostų“ patirtimi. Tyrimas, kiek įgyvendinant pigių skrydžių bendrovių strategiją galėtų sukliudyti konkuruojantys oro uostai, taip pat buvo tikslingas, o jo išvados įtikinamos. Pigių skrydžių bendrovių, kurios galbūt norėtų pradėti veiklą *Schönefeld*, reikalavimai išnagrinėti ir priemonės, kuriomis *Schönefeld* galėtų visiškai patenkinti šiuos reikalavimus, nustatytos taip pat patikimai. Ši analizė iš tikrųjų yra sisteminga ir labai išsami. Tas pat pasakytina apie įvairių kitų oro uosto mokesčių sistemų, kuriomis būtų galima pritraukti pigių skrydžių bendrovių, analizę.
- (158) Reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad, atlikdama tyrimą, verslo konsultacijų bendrovė bendrovei FBS parengė nemažai dokumentų, kurie kartu su pačios FBS parengtais dokumentais (įskaitant 2003 m. rugsėjo 5 d. *ex ante* finansavimo planą su ekonominio gyvybingumo prognozėmis) buvo FBS sprendimo pagrindas. 8 lentelėje apžvelgti finansiniai rezultatai, kurių buvo galima tikėtis 2003 m. įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją ir laikantis strategijos, pagal kurią FBS ir toliau didžiausią dėmesį skirtų tradiciniam transportui (antrojo eksperto tyrime vadinama 1 galimybe). Pigių skrydžių bendrovių strategija buvo analizuojama pagal du scenarijus – „pesimistinį“ ir „realistinį“, kurie skyrėsi tikėtinos papildomos pigių skrydžių bendrovių veiklos dydžiu.

8 lentelė

1 ir 2 galimybių finansinės pasekmės, atsižvelgiant į tikėtiną *Schönefeld* pelno maržą 2003–2012 m. (mln. EUR)

	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
Pelno marža be pigių skrydžių bendrovių (1 galimybė)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pelno marža su pigių skrydžių bendrovėmis (2 galimybė – „pesimistinis scenarijus“)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pelno marža su pigių skrydžių bendrovėmis (3 galimybė – „realistinis scenarijus“)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Šaltinis. FBS finansavimo planas

- (159) Ir pagal „pesimistinį“, ir pagal „realistinį“ scenarijus pirmiau pateikti vertinimai išvesti iš papildomos pigių skrydžių bendrovių veiklos prognozių, kurias parengė verslo konsultacijų bendrovė. Šie vertinimai tendencingai patvirtina, kad, įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją, finansinė padėtis pagerėtų labiau, negu priešingu atveju, jei FBS ir toliau didžiausią dėmesį skirtų tradiciniams oro vežėjams. Pasirinkusi 1 galimybę, FBS iš tikrųjų būtų turėjusi

⁽³⁹⁾ Pavyzdžiui, verslo konsultacijų bendrovė pasiūlė į oro uostą pritraukti greito maisto tinklą, siekiant patenkinti reikšmingo skaičiaus keleivių, keliaujančių su pigių skrydžių bendrovėmis, poreikius.

tikėtis, kad iki 2012 m. ir toliau patirs reikšmingų nuostolių ir negalės jų iš esmės sumažinti. Įgyvendinusi pigių skrydžių bendrovių strategiją, priešingai, galėjo tikėtis aiškaus ir pastovaus nuostolių mažėjimo, o pagal „realistinį scenarijų“ – nuo 2009 m. netgi ekonominio gyvybingumo sugrįžimo.

- (160) Verslo konsultacijų bendrovės tyrimo išvadas, susiejant su pačios FBS prognozėmis, apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, būtų laikęs patikimu strateginio sprendimo pagrindu. Taigi tokiam apdairiam rinkos ekonomikos investuotojui būtų buvę tikslinga pasirinkti 1, o ne 2 galimybę.

Pirmojo eksperto tyrimas

- (161) Kaip minėta, FBS audito bendrovės [...] (toliau – pirmasis ekspertas) užsakė atlikti tyrimą, siekiant atlikti medžiagos, kuria remdamasi FBS priėmė sprendimą dėl pigių skrydžių bendrovių strategijos, testavimą nepalankiausiomis sąlygomis (toliau – pirmojo eksperto tyrimas). 2007 m. baigtame tyrime padaryta išvada, kad rinkos ekonomikos investuotojo požiūriu buvo tikslinga įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją kartu nustatant atitinkamą mokesčių tvarką, t. y. 2004 m. mokesčių tvarką. Pirmasis ekspertas analizę atliko remdamasis keletu 2003 m. dokumentų, visų pirma FBS parengtu 2004–2012 m. laikotarpio finansavimo planu, bei dokumentais, kuriuos, atlikdama tyrimą, verslo konsultacijų bendrovė parengė FBS.
- (162) Pirmojo eksperto išvados sutampa su verslo konsultacijų bendrovės tyrimo išvadomis. Nors pirmojo eksperto tyrimas Komisijos atliekamam vertinimui nėra esminis, jis vis tiek yra dar vienas elementas, patvirtinantis, kad rinkos ekonomikos investuotojui buvo tikslinga pasirinkti 1, o ne 2 galimybę.

Išvada

- (163) Remiantis pirmesniais svarstymais daroma išvada, kad apdairiam rinkos ekonomikos investuotojui, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu siekiančiam ekonominio gyvybingumo tikslų, 2003 m. FBS vietoje būtų buvę tikslinga rinktis 1, o ne 2 galimybę.

7.2.2. 3 galimybė, palyginti su 1 ir 2 galimybėmis

- (164) Kaip minėta, dar viena FBS turėta galimybė buvo, bent iki BER atidarymo, *Schönefeld* uždaryti (3 galimybė). FBS būtų galėjusi tokį sprendimą priimti ne tik 2003 m. (t. y. kai nusprendė įgyvendinti pigių skrydžių bendrovių strategiją), bet taip pat anksčiau ar vėliau. Iš turimų dokumentų matyti, kad FBS, atrodo, šios galimybės niekada rimtai nesvarstė, bent nuo tada, kai 1992 m. buvo pasirašyta valdymo ir pelno pervedimo sutartis. Tokios galimybės pranašumai nebuvo svarstyti ir verslo konsultacijų bendrovės tyrime.
- (165) Siekiant įvertinti, ar apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, šią galimybę būtų laikęs naudingesne negu 1 ir 2 galimybės, būtina atsižvelgti į BER projektą. Kaip nurodyta 14 konstatuojamojoje dalyje, Berlyne įkurti vieną oro uostą pradėta planuoti 1992 m. sausio mėn., o 1993 m. birželio 20 d. paskelbta, kad tarp galimų naujojo oro uosto BER infrastruktūros vietų yra pietinė Šėnefeldo dalis, greta esamo oro uosto. Taigi jau 1992–1993 m. faktas, kad *Schönefeld* vietoje būtų galima įkurti vieną naują Berlyno oro uostą, buvo daugiau negu tik miglota galimybė. Ji buvo įtvirtinta 1996 m. gegužės 28 d. federalinės Vyriausybės bei Berlyno ir Brandenburgo žemių sutikimu priimtu nutarimu ir nuo to laiko abejonių dėl jos nebekilo.
- (166) Esant tokioms aplinkybėms, dėl *Schönefeld* uždarymo apdairiam rinkos ekonomikos investuotojui būtų atsiradę daug ir didelių trūkumų. Pirmiausia reikia priminti, kad tuo metu, kai *Tempelhof* veiklą pamažu nutraukė, *Tegel* nuo praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio vis labiau artėjo prie savo pajėgumų ribos, o transporto apimtis *Tegel*, kaip matyti iš 1 lentelės, per šį laikotarpį gerokai padidėjo⁽⁴⁰⁾. Visiems transporto poreikiams Berlyno regione patenkinti vien *Tegel* jokių būdu neužteko. Siekiant užtikrinti pakankamus oro uostų pajėgumus Berlyne, *Schönefeld* buvo būtinas, jį uždarius būtų kilusi didelė ribotų pajėgumų problema. Iš tikrųjų 1991–2003 m. *Schönefeld* teko 13–20 % viso Berlyno keleivinio oro transporto. Ypač jis buvo reikalingas didelės apkrovos metu, kai iš Berlyno buvo vykdoma daug užsakomųjų skrydžių, taip pat jis buvo nepakeičiamas krovininiams skrydžiams, nes, priešingai negu *Tegel*, turi 24 valandų leidimą ir iš jo gali būti vykdomi naktiniai skrydžiai. Be to, *Tegel* ir *Tempelhof* išplėsti tiek, kad ilguoju laikotarpiu būtų išspręsta ribotų pajėgumų problema, buvo neįmanoma⁽⁴¹⁾.

⁽⁴⁰⁾ Tuo metu transporto apimtis *Tempelhof* buvo labai nuosaiki, palyginti su kitais dviem Berlyno oro uostais.

⁽⁴¹⁾ Žr. 9 ir 14 konstatuojamąsias dalis.

- (167) Dar viena svarbi aplinkybė ta, kad daug *Schönefeld* pajėgumų buvo neišnaudoti, todėl jame buvo galima didinti transporto apimtį. Kaip matyti iš 1 lentelės, *Schönefeld* buvimas buvo galimybė laikui bėgant gerokai padidinti oro transporto apimtį Berlyne, ypač 2003 m. įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją. Ir iš tikrųjų 2003–2006 m. transporto apimtis Berlyne išaugo nuo 13,3 iki 18,4 mln. keleivių ir daugiau kaip 80 % šio padidėjimo teko *Schönefeld*. Todėl, uždarius *Schönefeld*, Berlynas būtų netekęs ne tik didelės esamo transporto dalies, bet ir didelio augimo potencialo.
- (168) Tikimybė, kad uždarius oro uostą tame regione gali kilti ribotų pajėgumų problema ir sumažėti oro transporto augimo galimybės, pati savaime nėra priežastis, dėl kurios apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis veikiau ekonominio gyvybingumo, o ne viešųjų politinių, tikslų, oro uosto tikrai neuždarytų. Tačiau šiuo atveju *Schönefeld* uždarymas ir to pasekmės visiems Berlyno regiono oro uostų infrastruktūros pajėgumams, o kartu – visam šio regiono oro transportui, veiklos pradžioje reikšmingai paveiktų transportą BER, kuris visame Berlyno regione bus vienintelis oro uostas. Jei *Schönefeld* būtų uždarytas, BER turėtų pradėti veikti daug blogesnėmis verslo sąlygomis, t. y. turėdamas daug mažesnę transporto apimtį, negu *Schönefeld* tęsiant veiklą. Šis faktas FBS vietoje veikiantį apdairų rinkos ekonomikos investuotoją atgrasytų nuo *Schönefeld* uždarymo, nes uždarymas neigiamai paveiktų įmonės ekonominį gyvybingumą.
- (169) Jei *Schönefeld* būtų buvęs uždarytas prieš atidarant BER, FBS būtų turėjusi iš naujo sukurti visą pradinę transporto apimtį. Šiuo tikslu ji būtų turėjusi įtikinti *Tegel* veikiančius oro vežėjus veiklą (užuoat ją paprasčiausiai nutraukus) perkelti į naująjį oro uostą, taip pat pritraukti iš Berlyno skrydžių dar nevykdžiusių oro vežėjų. Tokia padėtis būtų buvusi kur kas nepalankesnė negu ta, jei atidarant BER *Schönefeld* veiktų. Pastaruoju atveju didelė dalis naujojo oro uosto pradinės transporto apimties atsirastų „natūraliai“, tai būtų *Schönefeld* jau veikiantys oro vežėjai, kita dalis būtų oro vežėjai, kuriuos būtų pavykę pritraukti 2003 m. įgyvendinus pigių skrydžių bendrovių strategiją.
- (170) Be to, *Schönefeld* uždarymas būtų turėjęs didelių administracinių pasekmių BER projektui. Uždarius *Schönefeld*, būtų buvęs panaikintas jo leidimas vykdyti oro susisiekimą. Tokiu atveju būtų reikėję atlikti visiškai naują planavimo procedūrą ir gauti visiškai naują leidimą vykdyti oro susisiekimą naujajame oro uoste. *Schönefeld* tęsiant veiklą, tam, kad BER būtų galima atidaryti, reikia tik išplėsti turimą *Schönefeld* leidimą vykdyti oro susisiekimą, o tai – daug paprastesnis administravimo procesas, gerokai mažesnės išlaidos ir laiko sąnaudos, daug mažiau netikrumo dėl proceso baigties. Visiškai naujos planavimo procedūros ir visiškai naujo leidimo vykdyti susisiekimą oru atveju didelis netikrumo veiksnys visų pirma būtų neiški projekto keliamos rizikos aplinkai vertinimo baigtis. Be to, suprantama, kad visuomenės pritarimą lengviau pasiekti dėl jau naudojamos oro uosto infrastruktūros išplėtimo negu dėl visiškai naujo oro uosto projekto.
- (171) *Schönefeld* veiklos nutraukimo pasekmė būtų buvusi ir darbuotojų atleidimo bei vėliau, atidarius BER, naujų darbuotojų paieškos, įdarbinimo ir mokymo išlaidos. Dėl to atsirastų papildomų išlaidų ir kultų veiklos sunkumų, palyginti su tuo atveju, jei naujajame oro uoste būtų iš karto įdarbinamas *Schönefeld* personalas.
- (172) Įvertinti pirmiau nurodytus aspektus kiekybės atžvilgiu sunku visų pirma dėl to, kad jie susiję su ekonomine būsimu oro uosto padėtimi trumpuoju, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu. Tačiau šie aspektai neabejotinai turėtų įtakos ekonominėms BER atidarymo ir veiklos sąlygoms bei projekto, kuris FBS turi didelę strateginę reikšmę, įvykdomumui. Todėl šios neigiamos aplinkybės, net ir vertinant tik kokybės aspektu, laikytinos pakankamai rimtomis ir nusveriančiomis galimą naudą, kurios, uždarius *Schönefeld*, būtų galima tikėtis sutauptų fiksuotųjų išlaidų forma. Tai pasakytina visų pirma tuo atveju, jei būtų galima tikėtis, kad į pigių skrydžių bendrovių veiklą nukreipta strategija duos teigiamų veiklos rezultatų.

7.2.3. Pirminės analizės išvada

- (173) Atsižvelgiant į pirmesnius svarstymus daroma išvada, kad apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo požiūriu nebūtų buvę tikslinga laikotarpiu nuo 1992 m. iki BER atidarymo *Schönefeld* uždaryti. Be to, apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, iš 2003 m. turėtų strateginių galimybių būtų pasirinkęs 1 galimybę, t. y. pigių skrydžių bendrovių strategiją, o ne 2 ar 3 galimybę. Kaip šios strategijos dalį jis būtų pigių skrydžių bendrovėms pasiūlęs patrauklius oro uosto mokesčius (ir (arba) finansines paskatas sumažinti oro uosto mokesčiams tenkančias išlaidas), siekdamas jas pritraukti į *Schönefeld*.

7.3. Valdymo ir pelno pervedimo sutarties (1 priemonė) vertinimas

- (174) Sprendime pradėti procedūrą Komisija kėlė klausimą, ar, atsižvelgiant į *Schönefeld* nuolat patiriamus nuostolius, FBS elgėsi kaip rinkos ekonomikos investuotojas, kai FBS grupėje *Schönefeld* nuostolius kompensavo iš *Tegel* ir *Tempelhof* veiklos pelno ⁽⁴²⁾.
- (175) Valdymo ir pelno pervedimo sutartis buvo pasirašyta 1992 m. rugpjūčio 6 d., t. y. gerokai prieš tai, kai buvo priimtas 2000 m. gruodžio 12 d. sprendimas byloje *Aéroports de Paris* ⁽⁴³⁾. Todėl Vokietija pagrįstai galėjo daryti prielaidą, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas nėra valstybės pagalba; atitinkamai apie šias priemones nereikėjo pranešti Komisijai. Tai reiškia, kad Komisija dabar, remdamasi taisyklėmis dėl valstybės pagalbos, negali kelti klausimo dėl finansavimo priemonių, kurios buvo suteiktos prieš priimant sprendimą byloje *Aéroports de Paris* ⁽⁴⁴⁾, t. y. prieš 2000 m. gruodžio 12 d. ⁽⁴⁵⁾, teisėtumo. Todėl valdymo ir pelno pervedimo sutarties valstybės pagalba galėtų būti laikoma tik nuo pirmiau nurodytos datos. Taigi Komisijos atliekamas šios priemonės tyrimas apima tik laikotarpį nuo 2000 m. gruodžio 12 d. iki oficialios tyrimo procedūros pradžios dienos.
- (176) Kaip aiškino Vokietija, valdymo ir pelno pervedimo sutarčių sudarymas įmonių grupėje yra įprasta verslo praktika, visų pirma dėl verslo mokesčių priežasčių. Vienos grupės atskirų įmonių nuostolių ir pelno „kompensavimas“ taip pat yra įprastas dalykas. Tai gali būti daroma pelno pervedimo sutarties arba dividendų, kuriuos patronuojamosios bendrovės išmoka savo patronuojančiajai bendrovei, forma. Taigi vien fakto, kad 1992 m. FBS grupė sudarė valdymo ir pelno pervedimo sutartį ir ji nuo to laiko galiojo, negalima laikyti valstybės pagalba.
- (177) Komisija rinkos ekonomikos investuotojo principo klausimu yra išsakyusi tokią nuomonę: „[...] sprendimams dėl investicijų priimti įmonėms reikalinga didelė veiksmų laisvė. Tačiau rinkos ekonomikos investuotojo principas turi būti taikomas tada, kai visiškai aišku, kad viešųjų išteklių teikimo kitaip, negu kad laikyti valstybės pagalbos teikimu, pagrįstai paaiškinti negalima. Šis principas taikomas ir tada, kai valstybinėje kontroliuojančiojoje bendrovėje ekonomiškai negyvybingos įmonės dalys subsidijuojamos iš ekonomiškai gyvybingų įmonės dalių. Privačiose įmonėse tai daroma, kai susijusi įmonė įgyvendina strateginį planą, kuris suteikia perspektyvą ilguoju laikotarpiu uždirbti pelno, arba kai kryžminis subsidijavimas visai įmonių grupei apskritai yra naudingas. Į panašius strateginius tikslus Komisija atsižvelgs ir tirdama kryžminio subsidijavimo atvejus valstybinėse kontroliuojančiose bendrovėse.“ ⁽⁴⁶⁾
- (178) Tai reiškia, kad šiuo atveju kryžminio subsidijavimo negalima laikyti pranašumo suteikimu *Schönefeld*, jei jis yra strateginio plano, kuris suteikia perspektyvą ilguoju laikotarpiu uždirbti pelno, dalis arba jei jis yra naudingas visai FBS grupei.
- (179) Atsižvelgiant į visas 7.2.2 skirsnyje nurodytas priežastis, bent nuo 1992 m., vadinasi, gerokai prieš priimant sprendimą byloje *Aéroports de Paris* ⁽⁴⁷⁾, buvo aišku, kad tikslinga tęsti *Schönefeld* veiklą, o ne ją uždaryti, net jei jis daug metų veikė nuostolingai. Dėl *Schönefeld* uždarymo BER (kuris kaip būsimas vienintelis Berlyno oro uostas bent ilguoju laikotarpiu turėjo veikti pelningai) būtų patyręs rimtų ekonominių sunkumų ir netgi būtų kilęs klausimas dėl šio svarbaus strateginio projekto įvykdymo. Sprendimas Berlyne įkurti vieną oro uostą grįstas ne vien su žemės naudojimu ir aplinka susijusiais svarstymais, bet ir tikėtinu transporto apimtims ir pajamų padidėjimu. Kaip sakoma Komisijos sprendime dėl pagalbos BER patvirtinimo, sėkmė priklausė nuo tikėtino keleivių skaičiaus Berlyne padidėjimo ⁽⁴⁸⁾ vieninteliame oro uoste ⁽⁴⁹⁾. Siekiant tęsti *Schönefeld* veiklą ir galbūt įgyvendinti tikslą ją paversti ekonomiškai gyvybingu (pirmiausia įtikinus oro vežėjus perkelti veiklą į *Schönefeld* ir tada įgyvendinus

⁽⁴²⁾ Sprendimo pradėti procedūrą 69–71 konstatuojamosios dalys.

⁽⁴³⁾ 2000 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas T-128/98 *Aéroports de Paris prieš Komisiją* (2000), Rink. p. II-3929, patvirtintas 2002 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimu C-82/01 (2002), Rink. p. I-9297, 75–79 punktai.

⁽⁴⁴⁾ 2012 m. spalio 3 d. Komisijos sprendimas byloje dėl pagalbos C 38/2008 – Miuncheno oro uosto 2 terminalo finansavimas (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 74–81 konstatuojamosios dalys.

⁽⁴⁵⁾ Lemiamas kriterijus nustatant dieną, kurią valstybės pagalba laikoma suteikta, yra privalomo teisės akto, kuriuo grindžiamas pagalbos suteikimas ir kuriuo valdžios įstaigos išpareigoja pagalbos gavėjui suteikti nagrinėjamą priemonę, data. Šiuo klausimu žr. 1996 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimą T-358/94 *Compagnie nationale Air France prieš Komisiją* (1996), Rink. p. II-02109, 79 punktas; 2004 m. sausio 14 d. Bendrojo Teismo sprendimą T-109/01 *Fleuren Compost BV prieš Komisiją* (2004), Rink. p. II-127, 74 punktas, ir susijusias bylas T-427/04 ir T-17/05 Prancūzijos Respublika (T-427/04) ir *France Télécom SA* (T-17/05) prieš Komisiją (2009), Rink. p. II-4315, 321 punktas.

⁽⁴⁶⁾ Komisijos komunikatas valstybėms narėms (OL C 307, 1993 11 13, p. 3) – EEB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei 1980 m. birželio 25 d. Komisijos direktyvos 80/723/EEB (OL L 195, 1980 7 29, p. 35) 5 straipsnio taikymas gamybos sektoriaus valstybinėms įmonėms, 29 konstatuojamoji dalis.

⁽⁴⁷⁾ Žr. 42 išnašą.

⁽⁴⁸⁾ Žr. visų pirma Sprendimo byloje dėl pagalbos Nr. NN 25/09 (ex N 167/09) 82 konstatuojamąją dalį.

⁽⁴⁹⁾ Žr. visų pirma Sprendimo byloje dėl pagalbos Nr. NN 25/09 (ex N 167/09) 78 konstatuojamąją dalį.

pigių skrydžių bendrovių strategiją), reikėjo užtikrinti jo ekonominį gyvybingumą ir tam dalis Tegel ir Tempelhof uždirbto pelno buvo skiriama *Schönefeld* finansuoti. Taigi kryžminis subsidijavimas šiuo atveju yra „[strateginio plano,] kuris suteikia perspektyvą ilguoju laikotarpiu uždirbti pelno“ („einen strategischen Plan mit Aussicht auf längerfristig realisierbare Gewinne“) dalis ir bet koku atveju visai FBS grupei ilguoju laikotarpiu yra naudingas, palyginti su priešingu atveju, jei *Schönefeld* būtų buvęs uždarytas. FBS galėjo tikėtis, kad ši ilgalaikė nauda – visame Berlyno regione vieno naujo oro uosto sėkmingas atidarymas ir pelninga veikla (bei tikėtinas *Schönefeld* veiklos pelnas po pigių skrydžių bendrovių strategijos kelerių metų praktinio taikymo) – nusvers prieš BER atidarymą *Schönefeld* patirtus nuostolius.

- (180) Taigi FBS grupė sudarydama ir tęsdama valdymo ir pelno pervedimo sutartį bei tęsdama *Schönefeld* veiklą jam nesuteikė jokio ekonominio pranašumo⁽⁵⁰⁾. Tad valdymo ir pelno pervedimo sutarties sudarymas ir jos vykdymas nuo 2000 m. gruodžio 12 d. nėra valstybės pagalba.

7.4. FBS ir įvairių oro vežėjų sutartys. Pirminės pastabos

- (181) Prieš vertinant FBS ir įvairių oro vežėjų sudarytas sutartis tikslinga pateikti keletą pirminių pastabų, visų pirma atsižvelgiant į Bendrojo Teismo sprendimą byloje *Charleroi* (toliau – sprendimas *Charleroi*)⁽⁵¹⁾, kuris buvo priimtas jau pradėjus oficialią tyrimo procedūrą šioje byloje.

7.4.1. Rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymas FBS ir įvairių oro vežėjų sudarytoms sutartims

- (182) Kai kurios suinteresuotosios šalys iš esmės tvirtino, kad nagrinėjamos sutartimis susijusiems oro vežėjams buvo suteiktas ekonominis pranašumas, nes jomis nustatytos sąlygos skyrėsi nuo *Schönefeld* taikomos bendros oro uosto mokesčių schemos, kitaip tariant, oro vežėjams buvo taikomos nevienodos sąlygos.
- (183) Šiais argumentais keliamas esminis klausimas yra toks: jei valstybinės įmonės valdomame oro uoste yra taikoma vieša mokesčių sistema ir jei oro uosto operatorius taiko šių mokesčių nuolaidas arba tokio pat poveikio kaip šios nuolaidos finansinės paskatos⁽⁵²⁾, ar suteikia šios nuolaidos ir paskatos⁽⁵³⁾ pačios savaime ir atsižvelgiant į visas aplinkybes susijusiems oro vežėjams ekonominį pranašumą?
- (184) Į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai. Sprendime *Charleroi*, kurio esmė buvo tai, kad Valonijos regionas viename oro uoste, turėdamas teisę nustatyti jo mokesčius, vienam oro vežėjui suteikė nuolaidą, Bendrasis Teismas konstatavo: „Vien tai, kad Valonijos regionas šiuo atveju disponuoja reglamentavimo įgaliojimais nustatant oro uosto mokesčius, nepaneigia, kad šių mokesčių sumažinimo sistemos nagrinėjimas turi būti atliekamas taikant privataus investuotojo rinkos ekonomikoje principą, nes tokią sistemą gali įgyvendinti ir privatus ūkio subjektas.“⁽⁵⁴⁾ Iš to galima daryti išvadą, kad oro uosto mokesčių nuolaidos (arba finansinės paskatos, kuriomis sumažinamas grynasis pinigų srautas iš oro vežėjų oro uosto operatoriumi) savaime nėra ekonominis pranašumas. Siekiant įvertinti, ar taip yra šiuo atveju, reikia ištirti, ar apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, susijusiems oro vežėjams būtų suteikęs panašią nuolaidą ir paskatą⁽⁵⁵⁾.
- (185) Apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, valdantis oro uostą, gali turėti daugybę priežasčių ne visiems oro vežėjams siūlyti vienodas sąlygas. Visų pirma jis gali laikyti tikslinga oro vežėjams, kurie į oro uostą pritraukia daug keleivių, taikyti tam tikras finansines paskatas (taip pat rinkodaros subsidijų forma) ir specialias paskelbtų oro

⁽⁵⁰⁾ Tariant, kad *Schönefeld* gali būti laikomas FBS grupės įmone, nors ir nėra atskiras teisinis subjektas, ir kad galėtų gauti valstybės pagalbą „iš“ FBS.

⁽⁵¹⁾ 2008 m. gruodžio 17 d. Bendrojo Teismo sprendimas T-196/04 *Ryanair Ltd prieš Komisiją* (2008), Rink. p. II-3643).

⁽⁵²⁾ Pavyzdžiui, išmokos arba mokesčių sumažinimas, kai oro vežėjas pradeda vykdyti skrydžius nauju maršrutu arba padidina skrydžių skaičių, arba rinkodaros subsidijos, skirtos oro vežėjo patiriamoms rinkodaros išlaidoms iš dalies padengti, pavyzdžiui, pradėjus vykdyti skrydžius nauju maršrutu.

⁽⁵³⁾ Šios paskatos suteikiamos dvišalėmis sutartimis arba pagal finansinių paskatų sistemą, kuri grindžiama įvairiais parametrais, pavyzdžiui, keleivių skaičiumi, ir nustatyta paskelbtame teisės akte, pavyzdžiui, mokesčių tvarkoje.

⁽⁵⁴⁾ Sprendimas *Charleroi*, 101 punktas.

⁽⁵⁵⁾ Panašaus požiūrio Komisija laikėsi savo 2011 m. gegužės 24 d. sprendime C(2011) 3497 *final* dėl oficialios tyrimo procedūros pradėjimo byloje dėl valstybės pagalbos Nr. SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Rumunija – Timišoaros tarptautinis oro uostas – Wizz Air (OL C 270, 2011 11 13, p. 11). Žr. taip pat 129 konstatuojamąją dalį, kurioje Komisija išsakė tokią nuomonę: „Remiantis nusistovėjusia teismo praktika, reikia ištirti, ar panašiomis aplinkybėmis privatus oro uosto operatorius būtų sutikęs su tokiomis arba panašiomis verslo sąlygomis kaip Timišoaros tarptautinis oro uostas (Flughafen Temeswar), visų pirma atsižvelgiant į atliekant šias įmokas turėtą informaciją ir tikėtinas tendencijas.“ („Nach einschlägiger Rechtsprechung muss geprüft werden, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Flughafenbetreiber dieselben oder ähnliche Geschäftsbedingungen akzeptiert hätte wie der Flughafen Temeswar; dabei sind insbesondere die verfügbaren Informationen und die zu erwartenden Entwicklungen zum Zeitpunkt dieser Beiträge zu berücksichtigen.“)

uosto mokesčių nuolaidas. Tokios palankios sąlygos gali būti objektyviai pateisinamos tikėtinu transporto apimtys padidėjimu, o kartu, padidėjus keleivių skaičiui, papildomomis pajamomis iš veiklos, su aviacija nesusijusios⁽⁵⁶⁾. Dar vienas pateisinimas yra tai, kad oro vežėjo sumokėtų oro uosto mokesčių marža vienam keleiviui absoliučiaisiais skaičiais, palyginti su atitinkamu keleivių skaičiumi, gali būti didelė, net jei sumažėjo dėl nuolaidų ir finansinių paskatų taikymo.

- (186) Apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, valdantis oro uostą, nustatydamas oro vežėjams taikytinas sąlygas, gali atsižvelgti į daugybę veiksnių. Tai – ne tik tikėtinas transporto apimtys padidėjimas, bet ir laikas, kuriuo deramasi dėl sutarties su oro vežėju (bei padėtis, kurioje tuo metu yra oro uostas, ypač kalbant apie jo pajėgumų išnaudojimą), maršrutai, kuriais oro vežėjas ketina vykdyti skrydžius⁽⁵⁷⁾, su veikla susiję oro vežėjo reikalavimai oro uostui, oro uoste teiktinų paslaugų pobūdis ir požymiai, oro vežėjo per derybas darytas spaudimas⁽⁵⁸⁾ ir t. t.
- (187) Taigi apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo, valdančio oro uostą, požiūriu gali būti pateisinama įvairiems oro vežėjams suteikti skirtingas oro uosto mokesčių ir finansinių paskatų sąlygas, nesvarbu, ar dvišalėmis sutartimis, ar mokesčius nustatančiuose teisės aktuose numatytais nuolaidų ir paskatų sistemomis⁽⁵⁹⁾. Siekiant įvertinti, ar tokiais nuolaidomis ir finansinėmis paskatomis suteikiamas ekonominis pranašumas, reikia nustatyti, ar oro uosto operatorius tuo metu, kai nusprendė jas teikti, pagrįstai galėjo manyti, kad toks sprendimas bus naudingas, arba, kitaip tariant, kad dėl tokio sprendimo uždirbs daugiau pelno (arba patirs mažiau nuostolių) negu priešingu atveju.
- (188) Be to, priešingai, negu teigia kai kurios suinteresuotosios šalys, kalbant apie sąlygas, kurias oro uosto operatorius taiko oro vežėjams dvišalėmis sutartimis (pavyzdžiui, moka specialias subsidijas, jei oro vežėjas pradeda vykdyti skrydžius naujais maršrutais) ir ne pagal paskelbta mokesčių tvarka nustatytas bendras nuolaidų ar paskatų sistemas, apdairus rinkos ekonomikos investuotojas neturi jokių priežasčių užtikrinti, kad šios sąlygos būtų grindžiamos bendrais ir skaidriais kriterijais, taikomais visiems oro vežėjams. Derybose dėl dvišalio susitarimo oro vežėjas iš apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo tikisi, kad jis remsis ne kokiais nors pirmiau nustatytais skaidriais kriterijais, kurie apriboja jo veiksmų laisvę derantis, o priešingai, kad apsvarstys visus svarbius jo siūlomų paslaugų aspektus. Todėl kai kurių suinteresuotųjų šalių išsakytos pastabos dėl FBS teikiamų nuolaidų ir finansinių paskatų neskaidrumo šioje byloje, remiantis rinkos ekonomikos investuotojo principu, yra nesvarbios.

7.4.2. 2004 m. mokesčių tvarkos ir dvišalių FBS ir įvairių oro vežėjų sutarčių teisėtumas pagal nacionalinę teisę

- (189) Klausimas, ar 2004 m. mokesčių tvarka pagal nacionalinę teisę buvo galiojanti, taikant rinkos ekonomikos investuotojo principą, nėra svarbus, nors yra svarbus pagal Vokietijos teisę. Faktas, kad bendrų oro uosto mokesčių nuolaida arba panašaus poveikio finansinė paskata buvo suteikta dvišale sutartimi, o ne pagal paskelbta mokesčių tvarka nustatytą bendrą sistemą, nesvarbus. Svarbu tai, kad apdairus rinkos ekonomikos investuotojas gali nuspręsti nuolaidas arba paskatas teikti viena iš šių dviejų priemonių ir tokio sprendimo ekonominis gyvybingumas nepriklauso nuo pasirinktos priemonės. Taigi klausimas, ar FBS tam tikriems oro vežėjams taikytos sąlygos yra tik galiojančios mokesčių tvarkos taikymo ar dvišalių susitarimų rezultatas, nėra svarbus.

⁽⁵⁶⁾ Tai – oro uosto operatoriaus pajamos, gaunamos padidėjus keleivių skaičiui iš papildomos komercinės veiklos – automobilių stovėjimo aikštelių, parduotuvių, restoranų ir pan.

⁽⁵⁷⁾ Skirtingi maršrutai gali pritraukti skirtingo profilio keleivius, visų pirma kalbant apie jų pirkimo oro uostuose įgūdžius, ir suteikti oro uostui atitinkamą su aviacija nesusijusių pajamų generavimo potencialą. Taigi dvi skirtingos maršrutų grupės gali daryti skirtingą poveikį oro uosto operatoriaus pajamoms.

⁽⁵⁸⁾ Kadangi pigių skrydžių bendrovės siekia savo klientams pasiūlyti kuo mažesnes kainas, jos įprastai oro uostų operatoriams daro didesnę spaudimą negu tradiciniai oro vežėjai, kad išsiderėtų mažus oro uosto mokesčius.

⁽⁵⁹⁾ Kaip 2004 m. mokesčių tvarka nustatytos keleivių skaičiaus nuolaidų bei skrydžių skaičiaus ir paskirties vietos paskatų sistemos.

- (190) Klausimas, ar FBS pagal nacionalinę teisę galėjo sudaryti dvišales sutartis, kuriomis nustatė nuo galiojančios mokesčių tvarkos nukrypstančias sąlygas⁽⁶⁰⁾, taip pat neturi reikšmės. Šiuo klausimu Bendrasis Teismas sprendime *Charleroi* konstatavo: „[...] pagalbą suteikiančio subjekto elgesio atitiktis nacionalinei teisei nėra aplinkybė, į kurią reikia atsižvelgti atsakant į klausimą, ar pastarasis veikia vadovaudamasis privataus investuotojo rinkos ekonomikoje principu arba suteikė EB 87 straipsnio 1 daliai prieštaraujančią ekonominę pagalbą.“⁽⁶¹⁾

7.4.3. Tegel veikiantiems oro vežėjams taikytų sąlygų poveikis

- (191) Kai kurios suinteresuotosios šalys savo pastabose pateikė argumentą, kad *Schönefeld* veikiantys oro vežėjai dėl mažų oro uosto mokesčių ir kitų palankių sąlygų buvo subsidijuojami *Tegel* veikiančių oro vežėjų. Šis tariamas kryžminis subsidijavimas esantis rezultatas to, kad FBS imamų mažų *Schönefeld* mokesčių poveikį kompensuoja dideliais *Tegel* mokesčiais.
- (192) Šiose pastabose manoma, kad *Schönefeld* taikomos sąlygos neturėtų valstybės pagalbos elemento tik tuo atveju, jei jos būtų tapatos *Tegel* taikomoms sąlygoms.
- (193) Tačiau taip nėra. Visų pirma *Tegel* ir *Schönefeld* skiriasi net tik oro uosto mokesčiais, bet ir daugybe kitų aspektų, pirmiausia infrastruktūros pobūdžiu ir atstumu iki miesto centro. Todėl šių oro uostų negalima laikyti visiškai tarpusavyje pakeičiamais. Tai rodo žlugęs bandymas prieš įgyvendinant pigių skrydžių bendrovių strategiją oro vežėjus įtikinti veiklą iš *Tegel* perkelti į *Schönefeld*.
- (194) Be to, oro vežėjai nėra „verčiami“ skrydžius vykdyti iš *Tegel* arba iš *Schönefeld*. Jie turi dar dvi galimybes – nevykdyti skrydžių nei iš *Tegel*, nei iš *Schönefeld* arba naudotis šiais oro uostais mažesniu pajėgumu (ir savo orlaivius ir įgulą naudoti kitiems maršrutams, ne iš Berlyno, nes pigių skrydžių bendrovės, kaip yra pagrįsta įrodymais, savo pajėgumus gali labai greitai pritaikyti prie naujų rinkos sąlygų). Tad bet koks FBS bandymas oro vežėjui, kuris svarsto galimybę pradėti veiklą *Schönefeld*, taikyti tokias pat sąlygas kaip *Tegel*, gali baigtis tuo, kad tas oro vežėjas savo planų atsisakyti ir nuspręsti nevykdyti skrydžių nei iš *Schönefeld*, nei iš *Tegel* arba iš Berlyno vykdyti mažiau skrydžių.
- (195) Taigi apdairus rinkos ekonomikos investuotojas neturėtų jokių priežasčių, nustatydamas *Schönefeld* mokesčius, atsižvelgti į *Tegel* taikomas sąlygas. Remiantis tais pačiais svarstymais ir atsižvelgiant į *Tempelhof* ribotą ekonominę reikšmę bei veiklos sumažinimą ir nutraukimą, apdairus rinkos ekonomikos investuotojas taip pat neturėtų priežasčių, nustatydamas *Schönefeld* mokesčius, atsižvelgti į *Tempelhof* taikomas sąlygas.

7.4.4. Rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymas oro uosto ir oro vežėjų sutartims

- (196) Komisija konstatuoja, kad nagrinėjamos sutartys laikytinos pigių skrydžių bendrovių strategijos, kuria siekta teigiamų *Schönefeld* veiklos rezultatų vidutinių ir ilguoju laikotarpiu, įgyvendinimo dalimi.
- (197) Siekiant įvertinti, ar kuria nors iš nagrinėjamų sutarčių suteikiamas ekonominis pranašumas, reikia ištirti, ar sudarydamas sutartį apdairus rinkos ekonomikos investuotojas būtų rėmęsis prielaida, kad sudaręs sutartį uždirbs didesnę pelną, negu nesudaręs. Šis didesnis pelnas apibrėžiamas kaip dėl sutarties tikėtinų papildomų pajamų (t. y. pajamų, kurios būtų gaunamos sudarius sutartį, ir pajamų, kurios būtų gaunamos nesudarius sutarties, skirtumas) ir dėl sutarties tikėtinų papildomų išlaidų (t. y. išlaidų, kurios būtų patiriamos sudarius sutartį, ir pajamų, kurios būtų patiriamos nesudarius sutarties, skirtumas) skirtumas; gautą grynąjį pinigų srautą reikia sumažinti atitinkama diskonto palūkanų norma.
- (198) Be to, atliekant šį tyrimą visas susijusias papildomas pajamas ir išlaidas reikia vertinti susiejant su komerciniu sandoriu. Įvairių elementų (oro uosto mokesčių nuolaidų, rinkodaros subsidijų, kitų finansinių paskatų) negalima vertinti pavieniui. Šiuo klausimu reikėtų pacituoti sprendimą *Charleroi*: „[...] taikant privataus investuotojo kriterijų

⁽⁶⁰⁾ Šis klausimas pirmiausia kyla dėl 2003 m. sutarties su *easyJet*, kuri buvo sudaryta galiojant 2003 m. mokesčių tvarkai ir kuri gerokai nukrypo nuo šia tvarka nustatytų sąlygų (žr. 42 konstatuojamąją dalį). Pirmą sutartį su *Ryanair*, pirmą sutartį su *Germanwings* ir sutartį su *Volare* ir *V-Bird* taip pat buvo sudarytos galiojant 2003 m. mokesčių tvarkai. Pagal šias sutartis turėjo būti mokamos subsidijos, kurios 2003 m. mokesčių tvarka nebuvo nustatytos (žr. 48 konstatuojamąją dalį). Sutartys su *Aer Lingus*, *Icelandair* ir *Norwegian Air Shuttle* taip pat buvo sudarytos galiojant 2004 m. mokesčių tvarkai. Pagal šias sutartis FBS turėjo mokėti subsidijas ir taip proporcingai prisidėti prie šių oro vežėjų rinkodaros išlaidų finansavimo; to mokesčių tvarkoje nebuvo numatyta (žr. 49 konstatuojamąją dalį).

⁽⁶¹⁾ Sprendimas *Charleroi*, 98 punktas.

svarbu įvertinti visą komercinį sandorį, siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas ir jo kontroliuojamas subjektas kartu veikė kaip protingi rinkos ekonomikos subjektai. Komisija, vertindama ginčijamas priemones, privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jų kontekstą [...]“⁽⁶²⁾

- (199) Tikėtinos papildomos pajamos turi apimti visų pirma pajamas iš oro uosto mokesčių, atsižvelgiant į nuolaidas ir dėl sutarties tikėtiną papildomą transporto apimtį, bei, padidėjus keleivių skaičiui, tikėtinas su aviacija nesusijusias pajamas. Tikėtinos papildomos išlaidos turi apimti visų pirma visas papildomas veiklos išlaidas ir investicines sąnaudas, kurių, nesudarius sutarties, nebūtų atsiradę; į papildomas išlaidas taip pat reikia įtraukti rinkodaros subsidijų ir kitų finansinių paskatų išlaidas.

7.5. 2003 m. sutarties su *easyJet* (2 priemonė) vertinimas

- (200) 2003 m. sutartis su *easyJet* buvo pasirašyta prieš įsigaliojant 2004 m. mokesčių tvarkai dešimčiai metų su galimybe ją pratęsti dar dešimčiai metų.
- (201) Vokietija pateikė dokumentus, iš kurių matyti iš pradžių parengtos finansinės projekto prognozės, grįstos pirmiausia FBS prognozėmis, parengtomis 2003 m. gruodžio 17 d., t. y. prieš 2003 m. gruodžio 19 d. FBS ir *easyJet* sudarant sutartį (šiuo klausimu žr. 38 konstatuojamąją dalį). FBS rėmėsi prielaida, kad, sudarius sutartį, per laikotarpį nuo 2004 m. iki 2012 m. pagerės metiniai veiklos rezultatai, o 2010 m. bus pasiektas pelno ir nuostolių balansas.

9 lentelė

FBS parengtos veiklos rezultatų pagerėjimo sudarius 2003 m. sutartį su *easyJet* prognozės (mln. EUR)

	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
Veiklos rezultatai be <i>easyJet</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veiklos rezultatų pagerėjimas su <i>easyJet</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veiklos rezultatai iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (202) Komisija šias prognozes ir prielaidas, kuriomis jos pagrįstos, laiko patikimu 2003 m. sutarties su *easyJet* pasirašymo pagrindu.
- (203) Transporto prognozės remiantis tuo, kad 2003 m. turėtų būti sudaryta sutartis su *easyJet*, parengtos atsižvelgiant į orlaivius, kuriuos *easyJet* pagal sutartį laikui bėgant turėtų dislokuoti *Schönefeld*, skaičių ir į [...] pajėgumų išnaudojimo veiksnį, kuris, palyginti su įprastais pigių skrydžių bendrovių pajėgumų išnaudojimo veiksniais, atrodo pagrįstas.
- (204) Verslo plane atsižvelgta į visų susijusių papildomų išlaidų ir pajamų, įskaitant su aviacija susijusių ir nesusijusių kategorijų pajamas, bei *easyJet* suteiktų finansinių paskatų išlaidų prognozes. Šiose prognozėse pirmiausia atsižvelgta į papildomą transporto apimtį ir papildomus skrydžius, kurių tikėtasi sudarius sutartį ir vykdant sutarties sąlygas.
- (205) Galiausiai, siekdama atlikti šio strateginio sprendimo testavimą nepalankiausiomis sąlygomis, FBS audito bendrovės [...] (toliau – antrasis ekspertas) užsakė atlikti tyrimą, ar apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, siekiantis ekonominio gyvybingumo tikslų, 2003 m. būtų pasirašęs šią sutartį. Šiame tyrime (toliau – antrojo eksperto tyrimas), kuris buvo baigtas 2007 m., išnagrinėtos ir sutartys su kitais oro vežėjais.
- (206) Antrasis ekspertas savo 2003 m. sutarties su *easyJet* analizę grindė 158 konstatuojamojoje dalyje minėtomis FBS prognozėmis.
- (207) Jis išsamiai išnagrinėjo FBS parengtų išlaidų ir pajamų prognozių patikimumą ir, jei manė, kad FBS prielaidos netinkamos, jas pakoregavo remdamasis sudarant sutartį turėta informacija.

⁽⁶²⁾ Sprendimas *Charleroi*, 59 punktas.

- (208) Pavyzdžiui, antrasis ekspertas verslo planą pakoregavo įtraukdamas [...] mln. EUR dydžio papildomų *easyJet* skirtų peronų įrengimo B terminale investicines sąnaudas, taip pat padarė pataisymų, siekdamas atsižvelgti į faktą, kad FBS prognozės buvo grindžiamos sutarties su *easyJet* projektu, kuris šiek tiek skyrėsi nuo galiausiai pasirašytos sutarties. Taigi antrasis ekspertas verslo planą pakoregavo taip, kad jis visiškai atitiktų pasirašytos sutarties sąlygas.
- (209) Be to, antrasis ekspertas, remdamasis FBS prognozėmis (su pirmiau minėtais pataisymais), apskaičiavo 2003 m. sutarties su *easyJet* grynąją dabartinę vertę 2004–2007 m. laikotarpiu pagal 2003 m. gruodžio 30 d. vertę. Tikėtinų grynųjų pinigų srautų (įmokų ir išmokų) laiko eilutės grynoji dabartinė vertė apibrėžta kaip susijusio laikotarpio atskirų tikėtinų grynųjų pinigų srautų diskontuota suma. Grynoji dabartinė vertė yra mikroekonominis rodiklis, kuriuo įmonės naudojasi norėdamos įvertinti kurio nors projekto ekonominį gyvybingumą. Antrasis ekspertas apskaičiavo 2003 m. sutarties su *easyJet* suvestinę grynąją dabartinę vertę, kuri būtų kiekvienų metų pabaigoje iki sutarties pabaigos. Šiuo tikslu antrasis ekspertas apskaičiavo grynųjų pinigų srautams taikytiną diskonto palūkanų normą, taikydamas klasikinį metodą – kapitalo įkainojimo modelį (angl. *capital asset pricing model*, CAPM) ⁽⁶³⁾, taigi diskonto palūkanų norma patikimai atspindėjo 2003 m. FBS kapitalo sąnaudas.
- (210) Gautos grynosios dabartinės vertės nurodytos 10 lentelėje:

10 lentelė

Dėl 2003 m. sutarties su *easyJet* tikėtinų grynųjų pinigų srautų grynosios dabartinės vertės

Suvestinės grynosios dabartinės vertės metų pabaigoje (2003 m. gruodžio 30 d. vertė)	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Grynoji dabartinė vertė (mln. EUR)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Šaltinis. Antrojo eksperto tyrimas

- (211) Šios grynosios dabartinės vertės yra visos teigiamos ir patvirtina, kad pasirašyti 2003 m. sutartį su *easyJet* buvo tikslinga.
- (212) Antrasis ekspertas savo ataskaitoje atkreipė dėmesį į tai, kad 2003 m., kai buvo svarstomas sutarties sudarymas, FBS neatsižvelgė į jos pirminės redakcijos, kurioje sutarties trukmė buvo numatyta dešimčiai metų su galimybe pratęsti dar dešimčiai metų, poveikį BER. Antrojo eksperto nuomone, pagal pirmines 2003 m. sutarties su *easyJet* sąlygas ji turėjo galioti dar nemažai metų po BER atidarymo, kuris planuotas 2011 m. Be to, šia sutartimi nustatytos sąlygos buvo akivaizdžiai palankesnės, negu bendra mokesčių tvarka, kuri turėjo būti taikoma BER, nustatytos sąlygos. Todėl antrasis ekspertas išvengė riziką, kad 2003 m. sutarties su *easyJet* poveikis galėjo būti tas, kad kiti oro vežėjai FBS darys didelį spaudimą, siekdami sumažinti skirtumą tarp BER taikomų bendrų mokesčių ir su *easyJet* sutartų mokesčių. Tačiau 2003 m. ši rizika buvo labai maža ir dėl greitai kintančios pigių skrydžių bendrovių rinkos ją buvo sunku numatyti, o tuo labiau įvertinti kiekybės aspektu. Iš tikrųjų ši rizika niekada ir netapo tikrove. Vietoj 2003 m. sutarties su *easyJet* įsigaliojo 2007 m. keičiančioji sutartis su *easyJet*, kuri turėjo nustoti galioti atidarant BER.
- (213) Taigi antrasis tyrimas patvirtina, kad apdairus rinkos ekonomikos investuotojas 2003 m. sutartį su *easyJet* būtų sudaręs.
- (214) Baigiant reikia konstatuoti, kad 2003 m. sutartis su *easyJet* neturi jokio valstybės pagalbos elemento.

⁽⁶³⁾ Pagal šį metodą diskonto palūkanų normai „ra“ apskaičiuoti taikoma ši formulė:

$$ra = rrf + Ba (rm - rrf),$$

čia:

rrf – nerizikingo vertybinio popieriaus pelningumas,

rm – bendroje rinkoje tikėtinas pelningumas,

Ba – turto beta.

7.6. Sutarčių su kitais oro vežėjais vertinimas (3 priemonė)

- (215) Sprendimus sudaryti sutartis su *Ryanair*, *Germanwings*, *Volare*, *Icelandair*, *Norwegian Air Shuttle* ir *Aer Lingus* FBS taip pat grindė papildomos transporto apimtys bei papildomų pajamų ir išlaidų *ex ante* prognozėmis, iš jų matyti, kad sudaryti šias sutartis buvo naudinga.
- (216) Sudarant kiekvieną iš šių sutarčių, tikėtinos transporto apimtys prognozės buvo rengiamos atsižvelgiant į tikėtiną skrydžių, kuriuos oro vežėjai planavo įvykdyti vykdydami numatytą veiklą, skaičių bei remiantis priimtinomis prielaidomis dėl jų pajėgumų išnaudojimo veiksnio. Šiose prognozėse atsižvelgta į visų susijusių papildomų išlaidų ir pajamų, įskaitant su aviacija susijusių ir nesusijusių kategorijų pajamas, bei FBS oro vežėjams teikiamų finansinių paskatų išlaidų prognozes.
- (217) Kaip ir 2003 m. sutarties su *easyJet* atveju, antrasis ekspertas atliko FBS *ex ante* prognozių testavimą nepalankiausiomis sąlygomis. Paaiškėjo, kad pagal kiekvieną sutartį su atitinkamu oro vežėju kiekvienais galiojimo metais bus gaunamos papildomos pajamos, viršijančios papildomas išlaidas (nepaisant kitų, veikiau atsargių išvadų). Ši išvada yra analizės, kurią antrasis ekspertas kiekvienos sutarties atveju atliko remdamasis šiomis pakoreguotomis prognozėmis, kurios visiškai atitiko 7.4.4 ir 7.5 skirsniuose apibūdintus metodus, rezultatas. Antrasis ekspertas savo tyrimą ir koregavimus grindė tik svarstant sutarties sudarymą FBS turėtais duomenimis ir prognozėmis.
- (218) 11 lentelėje pateiktos aštuonių iš devynių susijusių sutarčių *ex ante* grynosios dabartinės vertės, kurias antrasis ekspertas apskaičiavo atitinkamos sutarties numatytos trukmės laikotarpiui pagal sudarant sutartį buvusią vertę.

11 lentelė

FBS ir įvairių pigių skrydžių bendrovių sutarčių grynosios dabartinės vertės

Oro vežėjas/sutartis	Numatyta sutarties trukmė	Grynoji dabartinė vertė per sutarties trukmę (EUR)
<i>Ryanair</i> (pirma sutartis)	nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2004 m. balandžio 30 d.	(...)
<i>Ryanair</i> (antra sutartis)	nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. balandžio 30 d.	(...)
<i>Germanwings</i> (pirma sutartis)	nuo 2003 m. spalio 26 d. iki 2006 m. spalio 31 d.	(...)
<i>Germanwings</i> (antra sutartis)	nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. balandžio 30 d.	(...)
<i>Volare</i>	nuo 2003 m. spalio 26 d. iki 2007 m. kovo 31 d.	(...)
<i>Icelandair</i>	nuo 2004 m. birželio 6 d. iki 2009 m. kovo 31 d.	(...)
<i>Norwegian Air Shuttle</i>	nuo 2004 m. kovo 29 d. iki 2009 m. kovo 31 d.	(...)
<i>Aer Lingus</i>	nuo 2004 m. kovo 30 d. iki 2009 m. kovo 31 d.	(...)

Šaltinis. Antrojo eksperto tyrimas

- (219) Kaip matyti iš šios lentelės, visos grynosios dabartinės vertės yra teigiamos. Todėl apdairiam rinkos ekonomikos investuotojui, siekiančiam ekonominio gyvybingumo tikslų, pasirašant šias sutartis būtų buvę tikslinga sutikti su tokiomis sąlygomis.
- (220) Sutarties su *V-Bird* ⁽⁶⁴⁾ grynoji dabartinė vertė nebuvo skaičiuojama. Antrojo eksperto teigimu, dėl šios sutarties nebuvo iš anksto parengtas verslo planas, tačiau jos sąlygos labai panašios į sutarties, sudarytos su *Volare*, sąlygas. Abi sutartys sudarytos beveik vienu metu ir beveik tokiai pat trukmei (atitinkamai trejiems su puse ir ketveriems metams). Sutartyse numatyta *Volare* ir *V-Bird* oro uosto mokesčiams apskaičiuoti taikyti 2003 m. mokesčių tvarką ir abiem suteikti vienodą paskatą – po [...] EUR subsidiją. Abiem sutartimis nustatytose veiklos sąlygose numatytas labai panašus skrydžių skaičius ir tokio pat tipo orlaiviai. Be to, sudarant šias sutartis buvo remiamasi prielaida, kad

⁽⁶⁴⁾ Tai yra vienintelė sutartis su pigių skrydžių bendrove, kuri yra įtraukta į oficialią tyrimo procedūrą, tačiau nenurodyta 11 lentelėje.

abiejų šių oro vežėjų pajėgumų išnaudojimo veiksnys bus panašus. Tad ir dėl šių sutarčių tikėtina papildoma transporto apimtis panaši. Galiausiai abiejų sutarčių atveju buvo galima daryti prielaidą, kad papildomos jų veiklos išlaidos, kurių patirs FBS, bus panašios. Atsižvelgiant į abiejų šių sutarčių panašumus, išvada, kad sutartis su V-Bird „išlaikytų“ rinkos ekonomikos investuotojo testą, yra pagrįsta.

- (221) 2004 m. spalio 8 d. bendrovė V-Bird nutraukė veiklą ir pateikė bankroto prašymą, jis 2004 m. spalio 18 d. buvo patenkintas. 2005 m. sausio pradžioje V-Bird buvo likviduota. Taigi įmonės, kuri dėl sutarties su V-Bird tiesiogiai ar netiesiogiai būtų naudojusi galima valstybės pagalba, nebėra.
- (222) Atsižvelgiant į pirmesnius svarstymus, nė viena iš 6 lentelėje nurodytų sutarčių neturi valstybės pagalbos elemento.

7.7. 2004 m. nuomos sutarties su *easyJet* (4 priemonė) vertinimas

- (223) Kai kurios suinteresuotosios šalys manė, kad, sudarius 2004 m. nuomos sutartį su *easyJet*, ši bendrovė įgijo išimtinę *Schönefeld* B terminalo naudojimo teisę, o kiti oro vežėjai galimybes naudotis šiuo terminalu prarado.
- (224) Kaip nurodyta 55 konstatuojamojoje dalyje, 2004–2007 m. *easyJet* nuomojosi maždaug [...] m² plotą – biuro patalpas ir registracijos langelius, o tai sudaro 24 % viso B terminalo ploto. Atviromis B terminalo zonomis (praėjimais, salėmis ir kavinėmis) galėjo naudotis ir kitų oro vežėjų keleiviai, nes A ir B terminalai nėra atskirti.
- (225) Registracijos zonų priskyrimas bei prekės ženklo kūrimo ir reklamavimosi teisių besiribojančiose zonose suteikimas tam tikriems oro vežėjams Europos ir tarptautiniuose oro uostuose yra įprasta praktika ir tokie susitarimai plačiai paplitę.
- (226) Visų pirma, kai oro vežėjas arba oro vežėjų aljansas iš tam tikro oro uosto arba į jį skraidina didelį skaičių keleivių, tikslinga jo veiklą sutelkti viename terminale, nes taip optimizuojami ir oro uosto, ir oro vežėjo veiklos (o kartu ir verslo) procesai.
- (227) Taigi oro uosto operatorius, oro vežėjui suteikdamas išimtinę vieno terminalo visų registracijos langelių ir biuro patalpų naudojimo teisę, nebūtinai suteikia jam ekonominį pranašumą. Taip būtų tik tam tikromis aplinkybėmis – jei oro uosto operatorius suteiktų išimtinę teisę naudotis zonomis, kurios viršytų to oro vežėjo poreikius (o kiti oro vežėjai dėl to negalėtų išnaudoti savo realiai turimų pajėgumų) arba jei tam oro vežėjui apskaičiuotas nuomos mokestis būtų neproporcingai mažas. Kaip paaiškinta toliau, 2004 m. nuomos sutarčiai su *easyJet* netaikytina nė viena iš šių aplinkybių.
- (228) Nuo veiklos *Schönefeld* pradžios *easyJet* aiškiai pirmavo tarp kitų oro vežėjų. 2004–2007 m. *easyJet* skraidinti keleiviai sudarė [...]–[...] % visų *Schönefeld* keleivių. Jau 2003 m. buvo prognozuojama, kad pagal transporto apimtį *easyJet* gerokai lenks kitus oro vežėjus. Remdamasi sutartyje nustatytu *easyJet* įsipareigojimu *Schönefeld* dislokuoti tam tikrą skaičių orlaivių, FBS galėjo daryti prielaidą, kad keleivių skaičius atitinkamai pradės augti nuo to momento, kai *easyJet* pradės savo veiklą.
- (229) Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos duomenimis, B terminalo pajėgumai buvo 600 000 keleivių per metus, tai yra gerokai mažiau, negu, kaip tikėtasi, *easyJet* turėjo skraidinti iš ir į *Schönefeld* nuo 2004 m. ([...] mln. ⁽⁶⁵⁾). Taigi aišku, kad FBS, sudarydama 2004 m. nuomos sutartį su *easyJet*, jokių būdu nevykdė vadinamosios pajėgumų kaupimo strategijos, kuria būtų siekusi kitus oro vežėjus atgrasyti nuo konkurencijos su *easyJet* oro uoste *Schönefeld*. Netgi be didesnių techninių pakeitimų 2006 m. keleivių skaičius B terminale siekė [...] mln., tai yra du kartus viršijo teorinius pajėgumus. Pasiekti tokį didelį keleivių skaičių padėjo pirmiausia tai, kad terminalo įrangą naudojo vienas oro vežėjas, dėl to buvo galima optimizuoti keleivių srautus.
- (230) Kalbant apie nuomos mokesť, nėra tikslinga lyginti įvairių oro uostų nuomos mokesčius, nes skiriasi jų pajėgumai, rinkos sąlygos ir įrangos kokybė. *easyJet* mokėtas nuomos mokestis iš tikrųjų atitiko FBS nuomos mokesčių schemą be nuolaidų.
- (231) B terminale *easyJet* mokėjo [...] EUR už m² registracijos langelių ploto ir [...] EUR už m² biurų ploto. Kiti oro vežėjai kituose terminaluose už panašią įrangą mokėjo panašiai. Pavyzdžiui, A terminale *Germanwings* taip pat mokėjo [...] EUR už m² registracijos langelių ploto, *Aeroflot* – [...] EUR už m² biurų ploto. B terminale prieš *easyJet* biurų plotą nuomojosi *Condor* ir mokėjo mažesnę nuomą negu už kitą tokio pat pobūdžio įrangą B terminale. *easyJet* mokėjo [...] EUR už m² biurų ploto, o *Condor* – tik [...] EUR už m².

⁽⁶⁵⁾ Antrojo eksperto tyrimas, 2 lentelė, p. 22.

- (232) Toks lyginimas tinkamas siekiant įvertinti, ar 2004 m. nuomos sutartimi su *easyJet* šiai bendrovei suteiktas ekonominis pranašumas. Priešingai negu sutartis, kuria reguliuojama visa tam tikro oro vežėjo veikla tam tikrame oro uoste bei to oro vežėjo ir to oro uosto finansiniai ryšiai ⁽⁶⁶⁾, registracijos langelių ploto ir biurų ploto nuomos sutartis susijusi su prieiga prie įrangos, kuri, bent tame pačiame oro uoste, įprastai laikoma standartine. Be to, tokiomis sutartimis nustatyti nuomos mokesčiai yra mažesni negu oro uosto mokesčiai, rinkodaros subsidijos ir kitos finansinės paskatos. Todėl oro uosto operatorius nėra labai suinteresuotas nustatyti konkrečiam oro vežėjui skirtus arba iš jo išsiderėti kuo didesnius nuomos mokesčius. Priešingai, ekonominis oro uosto operatoriaus interesas yra tam tikro oro vežėjo veiklą sutelkti vienoje vietoje, siekiant užtikrinti jos veiksmingumą kliento naudai. Tai ypač svarbu tuo atveju, kai oro uosto operatorius, kaip šiuo atveju FBS, bando pritraukti naujų oro vežėjų ir padidinti transporto apimtį.
- (233) Taigi, priešingai negu argumentuoja kai kurios suinteresuotosios šalys, nebūtinai būtų tikslinga tam tikras terminalo zonas tam tikriems oro vežėjams priskirti skelbiant konkursą. Panašu, kad tokia praktika Europos oro uostuose iš tikrųjų labai neįprasta. Tikėtina, kad apdairus, ekonominio gyvybingumo tikslų siekiantis oro uosto operatorius stengtųsi rasti kiekvienam oro uoste veikiančiam svarbiam oro vežėjui pagal jo pajėgumus ir kitus požymius tinkamas zonas ir, remdamasis tame oro uoste įprasta praktika, apskaičiuoti tinkamą nuomos mokestį.
- (234) Todėl nuomos mokesčio dydis nėra ekonominis pranašumas, jei jis iš esmės atitinka nuomos mokesčius, kuriuos moka kiti oro uostu besinaudojantys oro vežėjai, o 2004 m. nuomos sutarties su *easyJet* atveju taip ir yra.
- (235) Be to, oro uosto operatoriui yra tikslinga tokias sutartis sudaryti tokios trukmės, kuri atitiktų „pagrindinės“ sutarties, kuria reguliuojama to oro vežėjo veikla tame oro uoste, trukmę, o 2004 m. nuomos sutarties su *easyJet* atveju taip ir yra.
- (236) Kalbant apie bagažo transportavimo įrenginį, A ir B terminaluose naudojamos sistemos techniniu atžvilgiu yra tapačios, išskyrus vieną aspektą: B terminalo bagažo transportavimo įrenginyje yra integruotas rentgeno prietaisas. Tai buvo padaryta federalinės policijos reikalavimu, nes kitaip būtų buvęs panaikintas leidimas vykdyti oro susisiekimą B terminale. Techniniu atžvilgiu B terminalo bagažo transportavimo įrenginys *easyJet* nesuteikia jokio veiklos pranašumo, kaip antai greitesnio ar sklandesnio bagažo pakrovimo ir iškrovimo. Juo atliekama integruota rentgeno patikra, tačiau tai neturi jokio poveikio bendrovės atliekamoms registracijos procedūroms.
- (237) Priešingai, integruota saugos sistema iš tikrųjų *easyJet* kelia sunkumų. Jei kuris nors bagažo vienetas sukelia įtarimų ir jį turi patikrinti darbuotojas, keleivis vėl turi būti pašauktas į patikros patalpą B terminale. Tačiau keleivis tuo metu jau būna nuėjęs į skrydžio laukimo patalpą, tad turi būti informuojamas ir grąžinamas atgal. Tai gaišinanti procedūra, dėl kurios *Schönefeld* yra nustatęs, kad B terminale vėliausios registracijos laikas turi būti 30 minučių iki skrydžio. *easyJet* šiuo metu laikosi 40 minučių praktikos, nes kitaip negalima užtikrinti, kad procesas būtų laiku baigtas. A terminale tokios būtinybės nėra. 20 minučių prieš skrydį čia įprasta praktika ir techniniu atžvilgiu nekelia jokių problemų.
- (238) Dar viena problema susijusi su tuo, kad A ir B terminalų bagažo transportavimo įrenginių gedimo tikimybė yra skirtinga. Kadangi B terminalo bagažo transportavimo įrenginys dėl integruoto saugos prietaiso sudėtingesnis, per laikotarpį nuo 2004 m. gegužės iki gruodžio mėn. jo faktinė eksploatacija sudarė [...] % viso eksploatacijos laiko, o A terminalo įrenginio – [...] %.
- (239) Remiantis išdėstytais argumentais darytina išlaida, kad nė viena iš 2004 m. nuomos sutarties su *easyJet* nuostatų šiai bendrovei nesuteikiamas ekonominis pranašumas. Taigi ši sutartis nėra valstybės pagalba,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Toliau išvardytos priemonės, kurias Vokietija taikė a–l punktuose nurodytoms įmonėms, nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje:

- a) 1992 m. rugpjūčio 6 d. *Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH* ir *Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH* sudaryta valdymo ir pelno pervedimo sutartis;
- b) 2003 m. gruodžio 19 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *easyJet Airline Company Ltd.* sudaryta sutartis;

⁽⁶⁶⁾ Kaip 2003 m. sutartis su *easyJet*.

- c) 2003 m. kovo 31 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Ryanair Limited* sudaryta sutartis;
- d) 2004 m. balandžio 28 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Ryanair Limited* sudaryta sutartis;
- e) 2003 m. spalio 14 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Germanwings GmbH* sudaryta sutartis;
- f) 2004 m. gruodžio 23 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Germanwings GmbH* sudaryta sutartis;
- g) 2003 m. spalio 22 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Volare Airlines S.p.A.* sudaryta sutartis;
- h) 2003 m. lapkričio 3 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *V-Bird Airlines B.V.* sudaryta sutartis;
- i) 2004 m. birželio 6 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Icelandair Reykjavik Airport* sudaryta sutartis;
- j) 2004 m. gegužės 17 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Norwegian Air Shuttle AS* sudaryta sutartis;
- k) 2004 m. gegužės 13 d. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *Aer Lingus Limited* sudaryta sutartis;
- l) 2004 m. kovo mėn. *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir *easyJet Airline Company Ltd.* sudaryta nuomos sutartis dėl oro uosto *Schönefeld B* terminalo tam tikro ploto ir įrangos naudojimo.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. vasario 20 d.

Komisijos vardu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas