

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/506 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Φεβρουαρίου 2014

σχετικά με τα μέτρα που έλαβε η Γερμανία όσον αφορά τη Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και διάφορες αεροπορικές εταιρείες SA.15376 (C 27/07) (πρώην NN 29/07)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 868]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις ⁽²⁾, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στο διάστημα μεταξύ 2003 και 2006, η Επιτροπή έλαβε καταγγελίες από διάφορα μέρη, σύμφωνα με τις οποίες ορισμένες αεροπορικές εταιρείες και ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Berlin Schönefeld («Schönefeld») ενδέχεται να έχουν λάβει παράνομη κρατική ενίσχυση για τις δραστηριότητές τους στον εν λόγω αερολιμένα.
- (2) Με επιστολή της 17ης Αυγούστου 2006, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να παράσχει πληροφορίες σχετικά με το θέμα. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο εν λόγω αίτημα με επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2006.
- (3) Με επιστολή της 10ης Ιουλίου 2007 («απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας»), η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») σχετικά με τα προαναφερόμενα μέτρα. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή εξέδωσε διαταγή παροχής πληροφοριών δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽³⁾ όσον αφορά όλα τα έγγραφα, δεδομένα και στοιχεία που είναι απαραίτητα για την Επιτροπή προκειμένου να μπορέσει να αξιολογήσει κατά πόσον τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση.
- (4) Η Γερμανία απέστειλε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή στις 4 Οκτωβρίου 2007 και τις συμπλήρωσε με πρόσθετα έγγραφα στις 3 Μαρτίου 2008.

⁽¹⁾ Από την 1η Δεκεμβρίου 2009 τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν αντίστοιχα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Τα δύο σύνολα διατάξεων είναι ουσιαστικά ταυτόσημα. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται αντιστοίχως, κατά περίπτωση, ως παραπομπές στα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ επέφερε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση» και του όρου «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

⁽²⁾ ΕΕ C 257 της 30.10.2007, σ. 16.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

- (5) Η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή, δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 30 Οκτωβρίου 2007 ⁽⁴⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής.
- (6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από αρκετά ενδιαφερόμενα μέρη. Στις 16 Ιανουαρίου και στις 20 Φεβρουαρίου 2008 η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στη Γερμανία. Με επιστολή της 15ης Μαΐου 2008, η Γερμανία απέστειλε τις απαντήσεις της επί των παρατηρήσεων που είχαν υποβάλει τα ενδιαφερόμενα μέρη. Εν συνεχεία, στις 31 Αυγούστου 2009, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στο εν λόγω αίτημα σε τρία στάδια, στις 28 Σεπτεμβρίου, στις 12 Οκτωβρίου και στις 28 Οκτωβρίου 2009. Στις 4 Απριλίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου πληροφορίες από τη Γερμανία. Ανταποκρινόμενη στο εν λόγω αίτημα, η Γερμανία απέστειλε νέες παρατηρήσεις και πρόσθετα έγγραφα στις 19 Μαΐου 2011. Στις 10 Οκτωβρίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία συμπληρωματικές παρατηρήσεις που είχε λάβει από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Γερμανία απέστειλε τα σχόλιά της επί των παρατηρήσεων αυτών στις 7 Νοεμβρίου 2011. Κατόπιν περαιτέρω αιτήματος για παροχή πληροφοριών που υπέβαλε η Επιτροπή στις 17 Ιανουαρίου 2012, η Γερμανία απάντησε στις 14 Φεβρουαρίου 2012.

2. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (7) Μετά την επανένωση της Γερμανίας το 1990, το Βερολίνο βρέθηκε σε μια πολύ ιδιαίτερη κατάσταση όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία, η οποία ήταν αποτέλεσμα της διαίρεσης της πόλης σε ανατολικό και δυτικό τμήμα επί δεκαετίες. Οι εντός πόλεως αερολιμένες, Berlin Tegel («Tegel») και Berlin Tempelhof («Tempelhof»), βρίσκονται στην περιοχή που αποτελούσε το Δυτικό Βερολίνο. Ο αερολιμένας του Schönefeld βρίσκεται στην περιοχή που αποτελούσε το Ανατολικό Βερολίνο στα όρια μεταξύ των ομόσπονδων κρατών (*Länder*) του Βερολίνου και του Βραδεμβούργου.
- (8) Ο αερολιμένας Tempelhof άνοιξε το 1923 και χρησιμοποιούνταν μόνο από μικρά αεροσκάφη λόγω του μικρού διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης. Ο εκσυγχρονισμός του συγκεκριμένου αερολιμένα δεν ήταν εύκολος, καθώς βρίσκεται σε κοντά σε διατηρητέα ιστορική τοποθεσία και περιβάλλεται από οικιστικές περιοχές, γεγονός που καθιστούσε αδύνατη οποιαδήποτε επέκταση. Η λειτουργία του αερολιμένα Tempelhof διεκόπη στις 30 Οκτωβρίου 2008.
- (9) Ο αερολιμένας Tegel άνοιξε το 1948 για τη μεταφορά προμηθειών μέσω αερογέφυρας στο Βερολίνο κατά τη διάρκεια του σοβιετικού αποκλεισμού. Από το 1968 και μετά πολλές αεροπορικές εταιρείες μετέφεραν τις δραστηριότητές τους από το Tempelhof στο Tegel, καθώς το Tempelhof δεν ήταν κατάλληλο για αεριωθούμενα αεροσκάφη. Από το 1975 το αεροδρόμιο Tegel αποτελεί τον κύριο επιβατικό αερολιμένα του Βερολίνου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το Tegel έφτανε στη μέγιστη χωρητικότητά του σε ώρες αιχμής. Ο μόνος τρόπος να αποφευχθούν σημαντικοί περιορισμοί χωρητικότητας μακροπρόθεσμα ήταν η επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και η κατασκευή μεγαλύτερου αεροσταθμού. Ωστόσο, αυτό δεν ήταν εφικτό διότι το αεροδρόμιο Tegel, όπως και το Tempelhof, βρίσκεται εντός της πόλης και περιβάλλεται από οικιστικές περιοχές και οδούς πρόσβασης. Επιπλέον, οποιαδήποτε αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας στο Tegel θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ηχορύπανσης για τους κατοίκους της περιοχής.
- (10) Ο αερολιμένας Schönefeld άνοιξε το 1946 κατ' εντολή της σοβιετικής στρατιωτικής διοίκησης στη Γερμανία. Αρχικά λειτουργούσε κυρίως ως στρατιωτικός αερολιμένας που χρησιμοποιούνταν επίσης από εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Aeroflot και, αργότερα, η ανατολικογερμανική αεροπορική εταιρεία Interflug. Μέχρι την αλλαγή της πολιτικής κατάστασης στη Γερμανία το 1990, ο αερολιμένας Schönefeld επεκτάθηκε αρκετές φορές. Δεδομένου ότι είχε σχεδιαστεί για να λειτουργήσει ως στρατιωτικός αερολιμένας, το Schönefeld δεν ήταν κατάλληλο για τις ανάγκες των σύγχρονων εμπορικών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, μετά την αλλαγή της πολιτικής κατάστασης, ο αερολιμένας δεν ήταν πλέον σε καλή κατάσταση. Κατά συνέπεια, χρειάστηκαν σημαντικές επενδύσεις κατά τη δεκαετία του 1990 για την αναβάθμιση του χώρου σύμφωνα με τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας. Επιπλέον, το Schönefeld βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση από το κέντρο της πόλης από ό,τι το Tempelhof και το Tegel και, για τον λόγο αυτό, θεωρείτο λιγότερο ελκυστικό από τα δύο αυτά αεροδρόμια, τουλάχιστον από ορισμένες κατηγορίες επιβατών και αεροπορικών εταιρειών.
- (11) Για ιστορικούς λόγους, οι τρεις αερολιμένες του Βερολίνου λειτουργούσαν αρχικά υπό την εκμετάλλευση διαφορετικών εταιρειών. Με την επανένωση της Γερμανίας συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο μιας ενιαίας εταιρείας χαρτοφυλακίου, της Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH («BBF»), υπό την κοινή ιδιοκτησία των ομόσπονδων κρατών του Βερολίνου και του Βραδεμβούργου (37 % έκαστο) και της γερμανικής ομοσπονδιακής κυβέρνησης (26 %). Έως το 2003 η εν λόγω εταιρεία χαρτοφυλακίου είχε δύο θυγατρικές: την Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH («BFG»), η οποία εκμεταλλευόταν τους αερολιμένες Tegel και Tempelhof, και τη Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH («FBS»), η οποία εκμεταλλευόταν το Schönefeld. Τον Οκτώβριο του 2003 η BBF συγχωνεύθηκε με την FBS, η οποία ως εκ τούτου κατέστη ιδιοκτήτρια της BFG. Την 1η Ιανουαρίου 2012 η FBS μετονομάστηκε σε Flughafen Berlin Brandenburg GmbH («FBB»).
- (12) Υπό το πρίσμα της εν γένει αναμενόμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας από και προς το Βερολίνο (βλέπε πίνακα 1 κατωτέρω), η οποία εν μέρει οφειλόταν στο γεγονός ότι το Βερολίνο ανέκτησε τον ρόλο του ως πρωτεύουσα της Γερμανίας, σύντομα κατέστη σαφές κατά τη δεκαετία του 1990 ότι υπήρχε ανάγκη για αποδοτικότερη χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας των αερολιμένων, η οποία τότε επεκτάθηκε σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα του Βερολίνου λόγω της πολιτικής διαίρεσης της πόλης στο παρελθόν.

⁽⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

Πίνακας 1

Επιβατική κίνηση στους αερολιμένες του Βερολίνου (εκατ. επιβάτες)

Έτος	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	ά.α.
1992	1,4	6,6	ά.α.
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	ά.α.
1995	1,9	8,2	ά.α.
1996	1,8	8,3	ά.α.
1997	1,9	8,6	ά.α.
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	ά.α.
2000	2,1	10,3	ά.α.
2001	1,9	9,9	ά.α.
2002	1,6	9,1	ά.α.
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	κλειστό
2010	7,3	15,0	κλειστό
2011	7,1	16,9	κλειστό
2012	7,1	18,2	κλειστό

Πηγή: Στοιχεία από την απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. NN 25/09 (πρώην N 167/09) – Γερμανία – Χρηματοδότηση του Διεθνούς Αερολιμένα Βερολίνου-Βραδεμβούργου (EE C 179 της 1.8.2009, σ. 5), που επικαιροποιήθηκαν σύμφωνα με στοιχεία που αντλήθηκαν από τις ετήσιες εκδόσεις της FBB.

- (13) Στο πλαίσιο αυτό, η ιδέα ενός μοναδικού αερολιμένα για την περιοχή Βερολίνου-Βραδεμβούργου εξετάστηκε αμέσως μετά την επανένωση της Γερμανίας. Βάσει των προβλέψεων για τους αριθμούς επιβατών στους αερολιμένες του Βερολίνου, θεωρήθηκε ότι η αποδοτική διαχείριση της αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας θα μπορούσε να εξασφαλιστεί μόνο από έναν ενιαίο αερολιμένα κατάλληλου μεγέθους και εξοπλισμένο με την τελευταία τεχνολογία.
- (14) Ο σχεδιασμός για τη δημιουργία του ενιαίου αερολιμένα του Βερολίνου ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1992. Στο πλαίσιο αυτό, στις 20 Ιουνίου 1993 ανακοινώθηκε ότι η περιοχή στα νότια του Schönefeld, καθώς και δύο ακόμη τοποθεσίες (αεροδρόμιο Sperenberg και αεροδρόμιο Jüterborg) προσδιορίστηκαν ως πιθανές τοποθεσίες για τον νέο αερολιμένα. Το Tegel και το Tempelhof δεν θεωρήθηκαν πιθανώς κατάλληλα για δύο λόγους: πρώτον, λόγω του αρνητικού αντίκτυπου των αερολιμένων αυτών που βρίσκονται εντός πόλεως στους κατοίκους των αντίστοιχων περιοχών (ιδίως από άποψη θορύβου) και, δεύτερον, διότι σε κάθε περίπτωση δεν ήταν δυνατό να επεκταθούν επαρκώς για να στεγάσουν τον νέο

ενιαίο αερολιμένα του Βερολίνου. Εντέλει, επιλέχθηκε το Schönefeld διότι βρίσκεται μεν κοντά αλλά όχι μέσα στο κέντρο της πόλης και διαθέτει καλές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις. Κατά συνέπεια, αποφασίστηκε να επεκταθεί και να εκσυγχρονιστεί ο υπάρχων αερολιμένας Schönefeld, να μετατραπεί στον κύριο αερολιμένα του Βερολίνου με την ονομασία Berlin-Brandenburg Willy Brandt («BER») και, ταυτόχρονα, να κλείσουν οι αερολιμένες Tegel και Tempelhof. Αυτή η απόφαση επισημοποιήθηκε στο πλαίσιο συμφωνίας που υπογράφηκε από τη γερμανική ομοσπονδιακή κυβέρνηση και τα ομόσπονδα κράτη του Βερολίνου και του Βραδεμβούργου στις 28 Μαΐου 1996.

- (15) Οι μέτοχοι της BBF σχεδίαζαν να υλοποιήσουν το έργο BER μέσω ενός ιδιώτη ιδιοκτήτη και φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Το 1997 αποφασίστηκε να δρομολογηθεί διαδικασία ιδιωτικοποίησης, στο πλαίσιο της οποίας προβλεπόταν η πώληση όλων των μετοχών της BBF σε ιδιώτη επενδυτή και η παραχώρηση του αερολιμένα στον μελλοντικό αγοραστή.
- (16) Ωστόσο, οι υφιστάμενοι μέτοχοι της BBF δεν μπόρεσαν να καταλήξουν σε συμφωνία με κανέναν από τους προσφέροντες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι φορείς του δημοσίου που ήταν οι ιδιοκτήτες να δηλώσουν το 2003 ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης είχε αποτύχει και ότι ο αερολιμένας BER επρόκειτο να κατασκευαστεί με μετόχους του δημοσίου (5).

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. Η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών

- (17) Η BBF και η BFG υπέγραψαν συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) στις 6 Αυγούστου 1992. Η εν λόγω συμφωνία αρχικά προοριζόταν να έχει διάρκεια 5 έτη, με σιωπηρή ανανέωση για δύο έτη επιπλέον, εκτός εάν κάποιος από τους συμβαλλόμενους αποφάσιζε τη λύση της συμφωνίας παρέχοντας προειδοποίηση ενός έτους. Παρόμοια συμφωνία υπογράφηκε μεταξύ της BBF και της FBS. Σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών μεταξύ μιας εταιρείας και της θυγατρικής της είναι μια συμφωνία μέσω της οποίας η διαχείριση της θυγατρικής ελέγχεται από τη μητρική εταιρεία και η θυγατρική έχει την υποχρέωση να μεταφέρει τα κέρδη και τις ζημιές της στη μητρική εταιρεία. Στην πράξη, ως αποτέλεσμα της εν λόγω συμφωνίας, τα κέρδη και οι ζημιές της μητρικής εταιρείας και της θυγατρικής της προστίθενται και φορολογούνται συγκεντρωτικά. Ως αποτέλεσμα των συμφωνιών ελέγχου και μεταφοράς κερδών που συνήφθησαν μεταξύ της BBF και των θυγατρικών της, οι διάφορες αυτές εταιρείες θεωρούνταν ενιαία φορολογητέα οντότητα για τους σκοπούς της φορολογίας των εταιρειών.
- (18) Το 2003, ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης της BBF και της FBS, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της BBF δυνάμει της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών της 6ης Αυγούστου 1992 με την BFG μεταβιβάστηκαν στην FBS. Επιπλέον, η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών μεταξύ της BBF και της FBS δεν είχε πλέον σημασία για τη συγχώνευση. Κατά συνέπεια, η εν λόγω συμφωνία δεν θα εξεταστεί περαιτέρω στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης.
- (19) Στην πράξη, η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών της 6ης Αυγούστου 1992 μεταξύ της BBF και της BFG («συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών») είχε ως αποτέλεσμα την αντιστάθμιση των ζημιών που προέκυπταν από την εκμετάλλευση του Schönefeld με τα κέρδη που προέκυπταν από την εκμετάλλευση του Tegel, τουλάχιστον για ορισμένα έτη.
- (20) Στην πραγματικότητα, ο αερολιμένας Schönefeld είχε ζημιές εκμετάλλευσης τουλάχιστον έως το 2006, όπως προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί, στον οποίο παρατίθενται οι δείκτες EBITDA (6) και EBIT (7) του αερολιμένα από το 2003 έως 2006, με βάση τα έξοδα και τα έσοδα που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία του εν λόγω αερολιμένα:

Πίνακας 2

Δείκτες EBITDA και EBIT του αερολιμένα Schönefeld από το 2003 έως το 2006

EBITDA/EBIT (εκατ. ευρώ)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[...] (1)	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]

(1) Επισήμανση επιχειρηματικού απορρήτου κατά την έννοια της ανακοίνωσης της Επιτροπής C(2003) 4582 της 1ης Δεκεμβρίου 2003 σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις (EE C 297 της 9.12.2003, σ. 6).

Πηγή: παράρτημα 19 των παρατηρήσεων της Γερμανίας της 4ης Οκτωβρίου 2007 μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας

(5) Βλέπε *Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)* της 23.5.2003, αριθ. 119, σ. 16 <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughafen-endgueltig-gescheitert-1101944.html>.

(6) Κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων.

(7) Κέρδη προ τόκων και φόρων.

- (21) Ωστόσο, οι χαμηλές επιδόσεις του αερολιμένα Schönefeld δεν έδωσαν υπό αμφισβήτηση τη βιωσιμότητα του όμιλου που περιλάμβανε την FBS, την BFG και, έως το 2003, την εταιρεία χαρτοφυλακίου BBF («όμιλος FBS»). Ο όμιλος FBS κατόρθωνε σταθερά να παράγει επαρκείς ίδιους χρηματοδοτικούς πόρους ή να αντλεί την απαραίτητη χρηματοδότηση από την αγορά. Εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, η μόνη παροχή δημόσιας χρηματοδότησης στον όμιλο FBS από εξωτερικές πηγές αφορούσε τη χρηματοδότηση του έργου BER και είχε εγκριθεί από την Επιτροπή⁽⁸⁾.
- (22) Η κατάσταση αυτή οφειλόταν κυρίως στις σχετικά ικανοποιητικές οικονομικές επιδόσεις του Tegel, οι οποίες μετρίαζαν τον αρνητικό αντίκτυπο που είχαν οι ζημιές εκμετάλλευσης του Schönefeld στον όμιλο FBS. Στο διάστημα από το 1990 έως το 2005, το Tegel, σε αντίθεση με το Schönefeld και το Tempelhof, ήταν ένα σύγχρονο αεροδρόμιο, το οποίο φιλοξενούσε τους κυριότερους διεθνείς αερομεταφορείς πλήρων υπηρεσιών που εξυπηρετούσαν το Βερολίνο, και θεωρούνταν ο πλέον ελκυστικός αερολιμένας του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βερολίνου, τουλάχιστον από ορισμένες κατηγορίες επιβατών και αεροπορικών εταιρειών. Επιπλέον, κατά το διάστημα από το 1990 έως το 2005 σημειώθηκε συνολική ανοδική τάση όσον αφορά την επιβατική κίνηση στις αεροπορικές μεταφορές στο Βερολίνο, η οποία ωφέλησε τον όμιλο FBS συνολικά.
- (23) Όπως φαίνεται στον πίνακα 1, ο αριθμός επιβατών ανά έτος στο Tegel αυξανόταν σταθερά κατά τη δεκαετία του 1990, καθώς και από το 2004 και μετά. Στο Schönefeld, ο αριθμός επιβατών ανά έτος αυξήθηκε σημαντικά κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του 1990 (από 1,1 σε 1,9 εκατ. επιβάτες από το 1991 έως το 1995) αλλά παρέμεινε στάσιμος κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας και μειώθηκε στο διάστημα μεταξύ 2000 και 2003 (από 2,1 σε 1,7 εκατ. επιβάτες ετησίως). Από το 1991 έως το 2003 το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης της επιβατικής κίνησης στο Βερολίνο, σε απόλυτες τιμές, απορροφήθηκε από το Tegel και όχι από το Schönefeld. Πράγματι, ενώ ο αριθμός επιβατών ανά έτος στο Schönefeld αυξήθηκε κατά 600 000 κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, στο Tegel σημείωσε αύξηση της τάξεως των 4,4 εκατ. Η επιβατική κίνηση συνέχισε να αυξάνεται σταθερά και στους δύο αερολιμένες από το 2003 έως το 2012: όπως αναφέρεται στον πίνακα 1, η κίνηση στο Schönefeld αυξήθηκε κατά 417 % (από 1,7 σε 7,1 εκατ. επιβάτες ετησίως), ενώ στο Tegel αυξήθηκε κατά 63 % (από 11,1 σε 18,2 εκατ. επιβάτες ετησίως). Σε αντίθεση με την περίοδο 1991-2003, η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε απόλυτες τιμές ήταν κατανεμημένη σχεδόν ισομερώς μεταξύ των δύο αερολιμένων, που σημαίνει ότι σε σχετικές τιμές η αύξηση του Schönefeld ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του Tegel.

3.2. Οι πίνακες αερολιμενικών τελών στο Schönefeld

- (24) Κατά τη δεκαετία του 1990, ο όμιλος FBS επιχείρησε να ενθαρρύνει τις αεροπορικές εταιρείες να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους από το Tegel, το οποίο λειτουργούσε σχεδόν στο 100 % της χωρητικότητάς του, προς το Schönefeld, το οποίο υπολειποταν⁽⁹⁾. Ο στόχος ήταν να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα συμφόρησης στο Tegel και παράλληλα να βελτιστοποιηθεί η χρήση της χωρητικότητας του Schönefeld. Για τον σκοπό αυτό, υπήρξε επικοινωνία τόσο με τις αεροπορικές εταιρείες που ήδη εκτελούσαν δρομολόγια από το Tegel και το Tempelhof, όσο και με τις αεροπορικές εταιρείες που δεν εκτελούσαν ακόμη δρομολόγια από αεροδρόμιο του Βερολίνου. Αρκετοί αερομεταφορείς εξέφρασαν ενδιαφέρον αλλά εντέλει δεν μεταφέρθηκαν στο Schönefeld για λόγους εμπορικής προώθησης, ιδίως επειδή δεν υπήρχε κάποιος εμβληματικός μισθωτής⁽¹⁰⁾ στο Schönefeld. Επιπλέον, η υποδομή του Schönefeld δεν ήταν τόσο σύγχρονη όσο εκείνη του Tegel και το μειονέκτημα αυτό δεν αντισταθμιζόταν από ελκυστικά αερολιμενικά τέλη ή άλλα οικονομικά κίνητρα. Συνολικά, η προσπάθεια για μεταφορά μέρους της επιβατικής κίνησης από το Tegel στο Schönefeld και προσέλκυση στο Schönefeld αερομεταφορέων που προηγουμένως δεν εκτελούσαν πτήσεις από το Βερολίνο απέτυχε

⁽⁸⁾ Αυτή η παροχή δημόσιας χρηματοδότησης είχε εγκριθεί από την Επιτροπή ως συμβιβάσιμη ενίσχυση. Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. NN 25/09 (πρώην N 167/09) Γερμανία – Χρηματοδότηση του Διεθνούς Αερολιμένα Βερολίνου-Βραδεμβούργου.

⁽⁹⁾ Η Γερμανία διαβίβασε τις εξής πληροφορίες: i) η χωρητικότητα του Schönefeld ανερχόταν σε 4,5 εκατ. επιβάτες ανά έτος το 2003-2004 και έφτασε στα 7 εκατ. επιβάτες ανά έτος το 2005 (σε σύγκριση με την κίνηση της τάξεως των 1,7 εκατ., 3,3 εκατ. και 5 εκατ. επιβατών το 2003, το 2004 και το 2005 αντιστοίχως)· ii) η χωρητικότητα του Tegel ανερχόταν σε 9,5 εκατ. επιβάτες ανά έτος το 2003-2004 και έφτασε στα 11,5 εκατ. επιβάτες το 2005 (σε σύγκριση με την κίνηση της τάξεως των 11,1 εκατ., 11 εκατ. και 11,5 εκατ. επιβατών το 2003, το 2004 και το 2005 αντιστοίχως). Είναι δύσκολο να μετρηθεί η χωρητικότητα σε ένα αεροδρόμιο διότι εξαρτάται από τη μέγιστη χωρητικότητα των διαφόρων στοιχείων της υποδομής, για τα οποία δεν πραγματοποιείται πάντοτε επαρκής μέτρηση ως προς τον μέγιστο αριθμό επιβατών, αλλά ενίοτε, για παράδειγμα, ως προς τον μέγιστο αριθμό κινήσεων αεροσκαφών. Επιπλέον, όταν η σχετική μονάδα μέτρησης είναι ο αριθμός επιβατών, η μέγιστη χωρητικότητα λαμβάνει τη μορφή ανώτατου ορίου ως προς τον μέγιστο ωριαίο ρυθμό εξυπηρέτησης επιβατών, και όχι ως προς τον μέγιστο αριθμό επιβατών ανά έτος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σημειώνονται συχνά μεγάλες διακυμάνσεις στον ρυθμό εξυπηρέτησης επιβατών μεταξύ των ημερών και ωρών αιχμής και των λοιπών ημερών και ωρών, ενώ μπορούν επίσης να υπάρχουν εποχικές διακυμάνσεις στον ρυθμό εξυπηρέτησης. Κατά συνέπεια, τα ανωτέρω στοιχεία δεν μπορούν να αποτυπώσουν πλήρως την αξιοποίηση της χωρητικότητας του Schönefeld και του Tegel. Επιπλέον, σε ορισμένες περιπτώσεις, ένας αερολιμένας μπορεί να λειτουργεί πέραν της θεωρητικής χωρητικότητάς του (για παράδειγμα διακινώντας περισσότερους επιβάτες από τον μέγιστο ωριαίο ρυθμό εξυπηρέτησης) αλλά αυτό ενδέχεται να συνεπάγεται τη δημιουργία κατώτερων του βέλτιστου συνθηκών (μεγάλους χρόνους αναμονής, καθυστερήσεις κ.λπ.). Ωστόσο, είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι κατά την υπό εξέταση περίοδο το Tegel λειτουργούσε σχεδόν στο 100 % της χωρητικότητάς του, ενώ το Schönefeld υπολειποταν.

⁽¹⁰⁾ Ο εμβληματικός μισθωτής (anchor tenant) είναι ο κορυφαίος αερομεταφορέας σε έναν αερολιμένα (από άποψη κίνησης επιβατών), του οποίου το κύρος και η αναγνώριση της εμπορικής επωνυμίας προσελκύει άλλες αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα, αυξάνοντας έτσι περαιτέρω την κίνηση.

σε μεγάλο βαθμό. Αυτό καταδεικνύεται από το γεγονός ότι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ενώ η επιβατική κίνηση στο Tegel αυξήθηκε κατά 4,4 εκατ. επιβάτες στο διάστημα μεταξύ 1991 και 2003, στο Schönefeld αυξήθηκε μόλις κατά 600 000 επιβάτες την ίδια περίοδο.

- (25) Το γεγονός αυτό αποτέλεσε έναυσμα για στρατηγικό προβληματισμό σχετικά με τον καλύτερο τρόπο βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης του Schönefeld εν αναμονή της έναρξης λειτουργίας του αερολιμένα BER. Η προσωρινή διακοπή λειτουργίας του αερολιμένα δεν εξετάστηκε ως πιθανή επιλογή. Στο πλαίσιο του στρατηγικού προβληματισμού εξετάστηκαν το ύψος των αερολιμενικών τελών και ο τρόπος καθορισμού τους με στόχο την προσέλκυση περισσότερης κίνησης.
- (26) Στη Γερμανία οι υπηρεσίες αερολιμενικών υποδομών που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες τιμολογούνται με βάση τον πίνακα αερολιμενικών τελών του εκάστοτε αερολιμένα, όπως δημοσιεύεται στην *Nachrichten für Luftfahrer*, που αποτελεί την επίσημη εφημερίδα της Γερμανίας για θέματα αεροπορικών μεταφορών. Κάθε αερολιμένας καταρτίζει τον πίνακα τελών του και οφείλει να τον κοινοποιεί στις αρμόδιες αρχές πολιτικής αεροπορίας του αντίστοιχου ομόσπονδου κρατους.
- (27) Από το 2003 έχουν καταρτιστεί διάφοροι πίνακες τελών στο Schönefeld. Από την 1η Αυγούστου 2003 έως τις 30 Απριλίου 2004, υπήρχε κοινός πίνακας τελών για το Tegel, το Tempelhof και το Schönefeld («πίνακας του 2003»). Ο εν λόγω πίνακας θεωρήθηκε ότι δεν ήταν αρκετά ελκυστικός ώστε να παράσχει κίνητρα στις αεροπορικές εταιρείες για να θέσουν σε λειτουργία νέα δρομολόγια ή να αυξήσουν τη συχνότητα των δρομολογίων από και προς το Schönefeld.
- (28) Σε αυτό το πλαίσιο, το 2003 οι μέτοχοι της FBS ανέθεσαν σε συμβουλευτική εταιρεία ([...] - «ο σύμβουλος») να αναπτύξει στρατηγική η οποία θα μπορούσε να βελτιώσει την οικονομική κατάσταση του Schönefeld μέχρι την έναρξη λειτουργίας του BER, και η οποία θα μπορούσε να τεθεί γρήγορα σε εφαρμογή.
- (29) Από την ανάλυση του συμβούλου προέκυψε ότι υπήρχε δυνατότητα σημαντικής επέκτασης της εναέριας κυκλοφορίας στο Βερολίνο, για διάφορους λόγους. Κατά την εκτίμηση του συμβούλου, η ζώνη επιρροής του Βερολίνου περιλάμβανε έως 10 εκατ. δυνητικούς επιβάτες ανά έτος. Ο σύμβουλος προσδιόρισε σειρά διαρθρωτικών παραγόντων που συντελούν στην αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κυριότεροι παράγοντες ήταν η παρουσία των κεντρικών γραφείων πολλών μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών, το γεγονός ότι το Βερολίνο είναι η μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας από άποψη πανεπιστημίων και αποτελεί κέντρο «επιβατικής κίνησης εθνικών ομάδων»⁽¹¹⁾ και το γεγονός ότι στις αρχές της δεκαετίας του 2000 θεωρούνταν αναπτυσσόμενη πρωτεύουσα και τουριστικός πόλος έλξης⁽¹²⁾. Ο σύμβουλος κατέδειξε επίσης ότι, σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες πρωτευουσών, το Βερολίνο εξακολουθούσε να διαθέτει το 2003 σημαντικό δυναμικό για την καθιέρωση και την αύξηση της επιβατικής κίνησης αερομεταφορέων χαμηλού κόστους («AXK»).
- (30) Εκείνη την εποχή, η κίνηση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους σημείωνε σημαντική αύξηση σε ολόκληρη την Ευρώπη⁽¹³⁾, και από διάφορες αναλύσεις προέκυπτε ότι το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης AXK παραγόταν από καινούριους επιβάτες και ως εκ τούτου μπορούσε να θεωρηθεί πρόσθετη της παραδοσιακής κίνησης. Ο σύμβουλος πρόβλεψε ότι οι δυνατότητες για πρόσθετη κίνηση AXK στο Schönefeld αντιστοιχούσαν σε αύξηση κατά 600 000 έως 900 000 επιπλέον επιβάτες ετησίως σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, συγκεκριμένα από το 2003 έως το 2005, και κατά 300 000 επιπλέον επιβάτες ετησίως σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, δηλαδή από το 2005 έως το 2010.
- (31) Επιπλέον, ο σύμβουλος διαπίστωσε ότι η εφαρμογή μιας στρατηγικής για την προσέλκυση AXK στο Schönefeld θα απαιτούσε μόνο περιορισμένες προσαρμογές και όχι επενδύσεις μεγάλης κλίμακας σε υποδομές ή σημαντικές τροποποιήσεις στις υπάρχουσες υποδομές.
- (32) Κατά συνέπεια, ο σύμβουλος συνέστησε μια τέτοια στρατηγική («στρατηγική AXK»), και πρότεινε την εφαρμογή της μέσω ενός συνδυασμού εκπτώσεων βάσει όγκου στα αερολιμενικά τέλη και οικονομικών κινήτρων⁽¹⁴⁾.
- (33) Η FBS αποφάσισε να καταρτίσει και να εφαρμόσει τη στρατηγική AXK και ενέκρινε νέο πίνακα τελών («πίνακας του 2004») για τον σκοπό αυτό. Ο πίνακας του 2004 είχε σχεδιαστεί ειδικά για το Schönefeld, σε αντίθεση με τον πίνακα του 2003. Ο νέος αυτός πίνακας τελών, που εγκρίθηκε στις 30 Απριλίου 2004 και εφαρμόστηκε από την 1η Μαΐου 2004, προέβλεπε τα ακόλουθα είδη τελών:

α. τέλη απογείωσης και προσγείωσης, με βάση ιδίως το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους·

⁽¹¹⁾ Η «επιβατική κίνηση εθνικών ομάδων» παράγεται από κατοίκους οι οποίοι κατάγονται από μακρινές ξένες χώρες και οι οποίοι χρησιμοποιούν τακτικά τις αεροπορικές μεταφορές για να μεταβούν στις χώρες καταγωγής τους ή δέχονται επισκέψεις από φίλους ή συγγενείς που επίσης ταξιδεύουν αεροπορικώς από τις χώρες αυτές. Το Βερολίνο φιλοξενεί μεγάλες ομάδες μεταναστών πρώτης και δεύτερης γενιάς.

⁽¹²⁾ Το Βερολίνο ήταν τότε ο τρίτος μεγαλύτερος τουριστικός προορισμός στην Ευρώπη, καταγράφοντας τον μεγαλύτερο αριθμό διανυκτερεύσεων επισκεπτών στη Γερμανία, και προσελκύοντας μεγάλο ποσοστό ημερήσιων εκδρομών.

⁽¹³⁾ Η κίνηση AXK στην Ευρώπη αυξήθηκε σημαντικά στις αρχές της δεκαετίας του 2000, λόγω της κερδοφόρας επέκτασης των κορυφαίων εταιρειών του κλάδου, της Ryanair και της easyJet, καθώς και ορισμένων νεοεισερχόμενων εταιρειών.

⁽¹⁴⁾ Λεπτομερέστερη περιγραφή της αξιολόγησης του συμβούλου διατίθεται στην ενότητα 7.2.1.

β. τέλη εξυπηρέτησης επιβατών, με βάση τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών και τον προορισμό της πτήσης·

γ. τέλη στάθμευσης αεροσκαφών, με βάση το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους και τη διάρκεια της χρήσης των χώρων στάθμευσης.

(34) Στον εν λόγω πίνακα ενσωματώθηκαν διάφοροι μηχανισμοί οικονομικών κινήτρων:

α. η «έκπτωση βάσει όγκου επιβατών» στο πλαίσιο της οποίας επιστρεφόταν μέρος των τελών εξυπηρέτησης επιβατών με βάση τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, ως εξής:

Πίνακας 3

Εκπτώσεις βάσει όγκου επιβατών σύμφωνα με τον πίνακα του 2004

Αριθμός επιβατών ανά έτος	Ποσοστό επιστροφής (%)
Άνω των 50 000	5
Άνω των 100 000	10
Άνω των 150 000	15
Άνω των 250 000	20

β. το «κίνητρο αύξησης», αποτελούμενο από το «κίνητρο προορισμού» και το «κίνητρο συχνότητας» που παρέχονταν αντίστοιχα για την έναρξη λειτουργίας νέων δρομολογίων από το Schönefeld και για την αύξηση της συχνότητας των πτήσεων σε ήδη υφιστάμενα δρομολόγια από το Schönefeld. Το κίνητρο προορισμού αντιστοιχούσε σε ποσοστό 80 % του *Landegrundtarif* (που ορίζεται ως το σύνολο των ισχυόντων τελών απογείωσης και προσγείωσης και των τελών εξυπηρέτησης επιβατών για τις αντίστοιχες κινήσεις αεροσκαφών) για το πρώτο έτος, 60 % για το δεύτερο έτος, 40 % για το τρίτο έτος και 20 % για το τέταρτο έτος. Το κίνητρο συχνότητας αντιστοιχούσε σε ποσοστό 60 % του *Landegrundtarif* για το πρώτο έτος και 40 % για το δεύτερο έτος. Προβλεπόταν επίσης η σύναψη διμερούς συμφωνίας μεταξύ της FBS και της αεροπορικής εταιρείας για τον ακριβή καθορισμό των προϋποθέσεων.

(35) Ο πίνακας του 2004 τροποποιήθηκε εκ νέου τον Ιούλιο του 2005. Σύμφωνα με την εν λόγω τροποποίηση, οι αεροπορικές εταιρείες μπορούσαν να επωφεληθούν από το κίνητρο προορισμού εάν προέβαιναν σε έναρξη νέων δρομολογίων από το σύστημα αερολιμένων του Βερολίνου, δηλαδή δρομολόγια προς προορισμούς που προηγουμένως δεν συνδέονταν με το Βερολίνο με απευθείας πτήσεις. Αντιθέτως, βάσει του προηγούμενου πίνακα, το κίνητρο προορισμού παρέχονταν για νέα δρομολόγια από το Schönefeld, ακόμη και αν ο ίδιος προορισμός εξυπηρετούνταν με απευθείας πτήσεις από άλλους αερολιμένες του Βερολίνου.

(36) Στις 19 Ιανουαρίου 2006 ένας νέος πίνακας τελών («πίνακας του 2006») εγκρίθηκε και τέθηκε σε ισχύ αναδρομικά από την 1η Ιανουαρίου 2006. Σε σύγκριση με τον πίνακα του 2004, το κίνητρο συχνότητας καταργήθηκε. Ο πίνακας του 2006 προέβλεπε τρία διαφορετικά βασικά οικονομικά κίνητρα: την «επιχορήγηση αύξησης»⁽¹⁵⁾, δηλαδή κίνητρο συνδεδεμένο με την αύξηση του αριθμού των επιβατών ή της χωρητικότητας φορτίου ανά πτήση, την «επιχορήγηση προορισμού» που παρέχονταν για την έναρξη νέου απευθείας δρομολογίου μεταξύ του Βερολίνου και ενός άλλου προορισμού, και την «έκπτωση βάσει όγκου επιβατών».

(37) Σύμφωνα με τον πίνακα του 2006, κατά την έναρξη νέου δρομολογίου από το Βερολίνο, ο αερομεταφορέας έπρεπε να επιλέξει μεταξύ της επιχορήγησης προορισμού και της επιχορήγησης αύξησης. Η επιλογή αυτή έπρεπε να γίνει πριν από την έναρξη λειτουργίας του νέου δρομολογίου και ο αερομεταφορέας δεσμευόταν από την εν λόγω απόφαση που έπρεπε να ληφθεί άπαξ.

(38) Η επιχορήγηση προορισμού αποτελούσε κίνητρο που ανερχόταν σε ποσοστό 80 % του *Landegrundtarif* για την πρώτη περίοδο πτήσεων μετά την έναρξη του νέου δρομολογίου, 60 % για τη δεύτερη περίοδο, 40 % για την τρίτη περίοδο, 20 % για την τέταρτη περίοδο και 10 % για την πέμπτη περίοδο. Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες ήταν υποχρεωμένες να επιστρέψουν την επιχορήγηση προορισμού, εάν διέκοπταν το νέο δρομολόγιο πριν από τη λήξη της πέμπτης περιόδου πτήσεων, ως εξής: 60 % του οφειλόμενου *Landegrundtarif* για την πρώτη περίοδο πτήσεων, 40 % για τη δεύτερη περίοδο, 20 % για την τρίτη περίοδο, 10 % για την τέταρτη περίοδο και 0 % για την πέμπτη περίοδο.

⁽¹⁵⁾ Η εν λόγω «επιχορήγηση αύξησης» διαφέρει από το «κίνητρο αύξησης» που προβλεπόταν στον πίνακα του 2004.

- (39) Για να πληρούν τις προϋποθέσεις για επιχορήγηση αύξησης, οι αερομεταφορείς έπρεπε να επιτύχουν αύξηση του αριθμού επιβατών ή της χωρητικότητας φορτίου που μετέφεραν ανά πτήση σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Η επιχορήγηση αύξησης υπολογιζόταν βάσει του επιπέδου της επιτευχθείσας αύξησης, σύμφωνα με τον μαθηματικό τύπο που οριζόταν στον πίνακα, και μετατρεπόταν σε εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών, οι οποίες μειώνονταν βαθμιαία με την πάροδο του χρόνου. Η επιχορήγηση αύξησης περιοριζόταν σε μέγιστο διάστημα πέντε ετών.
- (40) Όσον αφορά την «έκπτωση βάσει όγκου επιβατών», απλώς τροποποιήθηκε ελαφρώς και παρατάθηκε σε σύγκριση με τον πίνακα του 2004. Σύμφωνα με τον πίνακα του 2006, η έκπτωση βάσει όγκου επιβατών, που έκτοτε είναι γνωστή ως «επιχορήγηση όγκου», συνίστατο σε αναλογική επιστροφή των τελών απογείωσης και προσγείωσης καθώς και των τελών εξυπηρέτησης επιβατών, σε συνάρτηση με τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών. Τα ποσοστά επιστροφής είχαν ως εξής:

Πίνακας 4

Επιχορήγηση όγκου: εκπτώσεις σύμφωνα με τον πίνακα του 2006

Αριθμός επιβατών ανά έτος	Ποσοστό επιστροφής (%)
Ανω των 50 000	5
Ανω των 100 000	10
Ανω των 250 000	15
Ανω των 500 000	20
Ανω του 1 εκατομμυρίου	30
Ανω των 2 εκατ.	40

3.3. Μεμονωμένες συμφωνίες μεταξύ της FBS και ορισμένων αερομεταφορέων**3.3.1. Η εγκατάσταση της easyJet ως εμβληματικού μισθωτή στο Schönefeld**

- (41) Το 2003, στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής AXK στο Schönefeld, η FBS ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με την easyJet Airline Company Ltd. («easyJet»), η οποία αναζητούσε χώρο για νέα βάση στην ηπειρωτική Ευρώπη. Ως αντάλλαγμα για την παροχή ελκυστικών αερολιμενικών τελών και άλλων οικονομικών κινήτρων, η easyJet πρότεινε να χρησιμοποιεί ως βάση το Schönefeld για τέσσερα αεροσκάφη της κατά το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της στον συγκεκριμένο αερολιμένα (2004), για έξι αεροσκάφη κατά το δεύτερο έτος και για ένα επιπλέον αεροσκάφος κάθε έτος από το 2006 έως το 2009. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η FBS αντιμετώπισε την πρόταση αυτή ως ευκαιρία για να προσελκύσει μια εταιρεία που αποτελεί εδραιωμένο αερομεταφορέα χαμηλού κόστους ως εμβληματικό μισθωτή στο Schönefeld.
- (42) Στις 19 Δεκεμβρίου 2003 η FBS και η easyJet συνήψαν συμφωνία («συμφωνία του 2003 με την easyJet») στην οποία περιλαμβάνονταν οι προαναφερόμενοι όροι. Στη συμφωνία προβλεπόταν ένα ειδικό σύστημα τελών για την easyJet, το οποίο διέφερε από τον ισχύοντα πίνακα τελών. Προβλέπονταν τέλη μόνο με βάση τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών. Επιπλέον, καθιερώθηκε σύστημα εκπτώσεων με βάση τον αριθμό πρόσδετων επιβατών που μεταφέρονταν από την easyJet κατά το αντίστοιχο έτος σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Το εν λόγω ειδικό σύστημα εκπτώσεων συμπεριλήφθηκε αργότερα στον πίνακα του 2006 με την ονομασία «επιχορήγηση αύξησης» (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις (36) έως (39)). Επιπλέον, η FBS και η easyJet συμφώνησαν επιχορήγηση προορισμού με τη μορφή εφάπαξ πριμοδότησης ύψους [...] ευρώ για κάθε νέα ημερήσια πτήση μετ' επιστροφής που έδτε σε λειτουργία η easyJet. Ωστόσο, οι πληρωμές που καταβλήθηκαν βάσει αυτού του συστήματος διακόπηκαν το 2004. Συνολικά, στο πλαίσιο αυτού του συστήματος παρασχέθηκε στήριξη για 19 νέες ημερήσιες πτήσεις με επιστροφή που δημιουργήθηκαν από την easyJet.
- (43) Η FBS και η easyJet συνήψαν αρχικά τη μεταξύ τους συμφωνία για περίοδο 10 ετών και η easyJet είχε τη δυνατότητα παράτασης της συμφωνίας για επιπλέον 10 έτη. Ωστόσο, στις 11 Σεπτεμβρίου 2007, η FBS και η easyJet συνήψαν τροποποιητική συμφωνία («τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet») με την οποία τροποποιήθηκαν οι όροι και λοιπές προϋποθέσεις της αρχικής συμφωνίας. Στην τροποποιητική συμφωνία οριζόταν ότι η συμφωνία του 2003 με την easyJet, όπως τροποποιήθηκε, επρόκειτο να λήξει με την έναρξη λειτουργίας του BER, που είχε τότε προγραμματιστεί για το 2011. Όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη, η τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet περιείχε «δυναμική παραπομπή» στον γενικό πίνακα τελών του αερολιμένα⁽¹⁶⁾, με αποτέλεσμα ο πίνακας τελών που εφαρμοζόταν στο Schönefeld να ισχύει και για την easyJet ανά πάσα στιγμή, ακόμη και εάν τροποποιούνταν από την FBS μετά τη σύναψη της συμφωνίας.

⁽¹⁶⁾ Η εν λόγω παραπομπή σχετίζεται με το ύψος των αερολιμενικών τελών καθώς και με το σύστημα εκπτώσεων και τους λοιπούς μηχανισμούς οικονομικών κινήτρων που περιλαμβάνονταν στον πίνακα.

- (44) Η επιβατική κίνηση της easyJet στο Schönefeld αυξήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς στο διάστημα μεταξύ 2003 και 2006· κατόρθωσε μάλιστα να αυξήσει τον αριθμό των αεροσκαφών της που είχαν τη βάση τους στο Schönefeld σε μικρότερο χρονικό διάστημα από αυτό που προβλεπόταν στη συμφωνία της με την FBS. Κατά συνέπεια, το 2006 το Schönefeld κατέστη η μεγαλύτερη βάση της easyJet εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου.
- (45) Αυτό απεικονίζεται στον πίνακα 5, όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης της easyJet στο Schönefeld (τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και ως ποσοστό του συνολικού αριθμού επιβατών στο Schönefeld) στο διάστημα από το 2004 έως το 2010.

Πίνακας 5

Εξέλιξη της επιβατικής κίνησης της easyJet στο Schönefeld από το 2004 έως το 2010

Εξέλιξη του αριθμού επιβατών της easyJet							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Επιβάτες της easyJet ως ποσοστό του συνολικού όγκου επιβατών στο Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. Εγκατάσταση άλλων αεροπορικών εταιρειών στο Schönefeld

- (46) Πέραν της εγκατάστασης της easyJet ως εμβληματικού μισθωτή, η FBS προέβη σε ενέργειες για την προσέλκυση και άλλων αερομεταφορέων χαμηλού κόστους. Η FBS κατόρθωσε να συνάψει μεμονωμένες συμφωνίες με τους ακόλουθους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους: Germanwings GmbH («Germanwings»), Ryanair Limited («Ryanair»), Volare Airlines SpA («Volare»), V-Bird Airlines BV («V-Bird»), Norwegian Air Shuttle AS («Norwegian Air Shuttle»), Icelandair Reykjavik Airport («Icelandair») καθώς και με την Aer Lingus Limited («Aer Lingus»), η οποία για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης θεωρείται AXK⁽¹⁷⁾.
- (47) Τόσο στην περίπτωση της Ryanair όσο και στην περίπτωση της Germanwings, συνήφθησαν δύο διαδοχικές συμφωνίες, μία το 2003 και μία το 2004.
- (48) Οι συμφωνίες με τη Ryanair, τη Volare και τη V-Bird, καθώς και η πρώτη συμφωνία με την Germanwings, συνήφθησαν πριν από την έγκριση και την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα του 2004 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (33)). Στις εν λόγω συμφωνίες περιγράφονταν τα δρομολόγια που επρόκειτο να εκτελούνται με αναχώρηση από το Schönefeld καθώς και οι αντίστοιχες συχνότητες πτήσεων. Προβλέπονταν επίσης οικονομικά κίνητρα με τη μορφή ειδικά καθορισμένων πληρωμών για κάθε αερομεταφορέα, που αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με σκοπό να πειστούν οι εν λόγω αερομεταφορείς για την έναρξη ή επέκταση δραστηριοτήτων στο Schönefeld χωρίς να περιμένουν την έγκριση νέου πίνακα τελών με ενσωματωμένα οικονομικά κίνητρα. Οι εν λόγω πληρωμές θα καταβάλλονταν υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία θα εκτελούσε τουλάχιστον ένα ορισμένο ποσοστό των προγραμματισμένων πτήσεων που αντιστοιχούσαν στις δραστηριότητες που προέβλεπε η συμφωνία⁽¹⁸⁾. Η πρώτη συμφωνία με τη Ryanair προέβλεπε καταβολή [...] εκατ. ευρώ σε διάστημα ενός έτους (διάρκεια της συμφωνίας). Οι συμφωνίες με τη Ryanair και τη Volare προέβλεπαν, έκαστη, την καταβολή [...] εκατ. ευρώ σε διάστημα τριών ετών, που κατανέμονταν σε φθίνουσες ετήσιες δόσεις. Η πρώτη συμφωνία με την Germanwings προέβλεπε ενίσχυση με τη μορφή φθίνουσας έκπτωσης επί των ισχυόντων αερολιμενικών τελών για περίοδο τριών ετών, καθώς και την παροχή χρηματοδότησης από την FBS για δραστηριότητες εμπορικής προώθησης της τάξεως των [...] ευρώ ετησίως.
- (49) Οι λοιπές συμφωνίες, οι οποίες συνήφθησαν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα του 2004 ή μετά την ημερομηνία αυτή, βασιζόνταν κατ' ουσίαν στις ίδιες αρχές. Στις συμφωνίες περιγράφονταν επίσης τα δρομολόγια που έπρεπε να εκτελούνται από το Schönefeld και οι αντίστοιχες συχνότητες πτήσεων και, συνεπώς, παρέχονταν στους σχετικούς αερομεταφορείς η δυνατότητα να επωφεληθούν από διάφορα οικονομικά κίνητρα. Ωστόσο, οι συμφωνίες περιείχαν «δυναμική παραπομπή» στον γενικό πίνακα τελών του αερολιμένα, με αποτέλεσμα ο πίνακας τελών που εφαρμόζονταν στο Schönefeld να ισχύει για τον σχετικό αερομεταφορέα ανά πάσα στιγμή⁽¹⁹⁾, ακόμη και εάν τροποποιούνταν από την FBS μετά τη σύναψη της συμφωνίας. Οι συμφωνίες περιλάμβαναν ρήτρες βάσει των οποίων η παροχή ορισμένων κινήτρων που προβλέπονταν στον ισχύοντα πίνακα θα εφαρμόζονταν υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική

⁽¹⁷⁾ Βλέπε επισκόπηση των εν λόγω μεμονωμένων συμφωνιών στον πίνακα 6.

⁽¹⁸⁾ Για παράδειγμα, η συμβατικά συμφωνηθείσα επιχορήγηση θα καταβαλλόταν στην Germanwings υπό την προϋπόθεση ότι η Germanwings θα εκτελούσε ποσοστό τουλάχιστον [...] % των προγραμματισμένων πτήσεων που αντιστοιχούσαν στις προβλεπόμενες δραστηριότητές της.

⁽¹⁹⁾ Η ίδια προσέγγιση εφαρμόστηκε στην τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet (βλέπε αιτιολογική σκέψη (43)).

εταιρεία θα εκτελούσε τουλάχιστον ένα ορισμένο ποσοστό των προγραμματισμένων πτήσεων που αντιστοιχούσαν στις δραστηριότητες που προέβλεπε η συμφωνία. Επιπλέον, σε ορισμένες από αυτές τις συμφωνίες προβλεπόταν ότι η FBS θα παρείχε επιχορηγήσεις για τη χρηματοδότηση μέρους του κόστους εμπορικής προώθησης των αντίστοιχων αεροπορικών εταιρειών. Για παράδειγμα, στη συμφωνία με τη Norwegian Air Shuttle προβλεπόταν εφάπαξ πληρωμή από την FBS της τάξεως των [...] ευρώ για τη χρηματοδότηση αιτιολογημένων δαπανών εμπορικής προώθησης με τις οποίες επιβαρύνθηκε ο αερομεταφορέας. Στην Aer Lingus και την Icelandair προσφέρθηκαν επίσης εφάπαξ επιχορηγήσεις ύψους [...] ευρώ και [...] ευρώ, αντιστοίχως, για τη χρηματοδότηση των δαπανών εμπορικής προώθησης.

- (50) Στον πίνακα που ακολουθεί παρέχεται επισκόπηση της διάρκειας καθεμιάς από τις εν λόγω συμφωνίες.

Πίνακας 6

Διάρκεια των συμφωνιών μεταξύ της FBS και διαφόρων AXK

Αεροπορική εταιρεία/Συμφωνία	Ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας	Περίοδος προβλεπόμενης ισχύος της συμφωνίας ⁽¹⁾
Ryanair (πρώτη συμφωνία)	31 Μαρτίου 2003	1η Μαΐου 2003 – 30 Απριλίου 2004
Ryanair (δεύτερη συμφωνία)	28 Απριλίου 2004	1η Μαΐου 2003 – 30 Απριλίου 2008
Gemanwings (πρώτη συμφωνία)	14 Οκτωβρίου 2003 ⁽²⁾	26 Οκτωβρίου 2003 – 31 Οκτωβρίου 2006
Germanwings (δεύτερη συμφωνία)	23 Δεκεμβρίου 2004	1η Μαΐου 2004 – 30 Απριλίου 2008
Volare	22 Οκτωβρίου 2003 ⁽³⁾	26 Οκτωβρίου 2003 – 31 Μαρτίου 2007 ⁽⁴⁾
V-Bird	3 Νοεμβρίου 2003 ⁽⁵⁾	3 Νοεμβρίου 2003 – 3 Νοεμβρίου 2007 ⁽⁶⁾
Icelandair	6 Ιουνίου 2004	6 Ιουνίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009
Norwegian Air Shuttle	17 Μαΐου 2004	29 Μαρτίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009
Aer Lingus	13 Μαΐου 2004	30 Μαρτίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009

⁽¹⁾ Ορισμένες από τις εν λόγω συμφωνίες άρχισαν να εφαρμόζονται αναδρομικά, με ισχύ από προηγούμενη ημερομηνία από την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας. Αυτό συνέβη, για παράδειγμα, στην περίπτωση της δεύτερης συμφωνίας με την Germanwings, η οποία άρχισε να ισχύει αναδρομικά από την ημερομηνία εφαρμογής του πίνακα του 2004. Αυτό συνέβη επίσης στην περίπτωση της δεύτερης συμφωνίας με τη Ryanair, η οποία αντικατέστησε την πρώτη συμφωνία με τη Ryanair και άρχισε να ισχύει αναδρομικά από την 1η Μαΐου 2003, δηλαδή την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ η πρώτη συμφωνία με τη Ryanair.

⁽²⁾ Συμφωνία μεταξύ της FBS και της Germanwings είχε ήδη υπογραφεί λίγο νωρίτερα (στις 29 Σεπτεμβρίου 2003) και επρόκειτο να τεθεί σε ισχύ από τις 26 Οκτωβρίου 2003. Ωστόσο, αντικαταστάθηκε από τη συμφωνία της 14ης Οκτωβρίου 2003 προτού τεθεί σε ισχύ. Ως εκ τούτου, η συμφωνία της 29ης Σεπτεμβρίου 2003 δεν εφαρμόστηκε ποτέ.

⁽³⁾ Στις 22 Οκτωβρίου 2003 η FBS και η Volare υπέγραψαν δύο συμφωνίες, την «κύρια συμφωνία» και μια «συμπληρωματική συμφωνία». Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, αντιμετωπίζονται ως μία ενιαία συμφωνία.

⁽⁴⁾ Ωστόσο, η Volare διέκοψε τις δραστηριότητές της στο Schönefeld το 2004.

⁽⁵⁾ Στις 3 Νοεμβρίου 2003 η FBS και η V-Bird υπέγραψαν δύο συμφωνίες, την «κύρια συμφωνία» και μια «συμπληρωματική συμφωνία». Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, αντιμετωπίζονται ως μία ενιαία συμφωνία.

⁽⁶⁾ Ωστόσο, η V-Bird διέκοψε τις δραστηριότητές της στο Schönefeld το 2004.

Πηγή: Παραρτήματα 16 και 20 των παρατηρήσεων της Γερμανίας της 4ης Οκτωβρίου 2007 μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

- (51) Στον πίνακα 7 κατωτέρω απεικονίζεται η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης των αντίστοιχων αεροπορικών εταιρειών στο Schönefeld από το 2003 έως το 2010.

Πίνακας 7

Εξέλιξη των αριθμών επιβατών των AXK που καλύπτονται από την έρευνα στο διάστημα από το 2003 έως το 2010

Εξέλιξη των αριθμών επιβατών των αεροπορικών εταιρειών με μεμονωμένες συμφωνίες στο διάστημα από το 2003 έως το 2010								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Airshuttle AS	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Εξέλιξη των αριθμών επιβατών των αεροπορικών εταιρειών με μεμονωμένες συμφωνίες στο διάστημα από το 2003 έως το 2010								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aer Lingus	—	31 992	96 991	119 750	133 014	142 728	133 670	123 269
Icelandair	—	7 000	12 937	15 395	20 027	21 582	9 655	8 609
Volare	19 240	138 828	—	—	—	—	—	—
V-Bird	10 978	95 925	—	—	—	—	—	—
Συνολικό ποσοστό αυτών των αεροπορικών εταιρειών στην επιβατική κίνηση στο Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

- (52) Συνολικά, η εφαρμογή της στρατηγικής AXK οδήγησε σε κατακόρυφη αύξηση της επιβατικής κίνησης στο Schönefeld. Μάλιστα, όπως φαίνεται στον πίνακα 1, ο αριθμός των επιβατών σχεδόν διπλασιάστηκε στο διάστημα μεταξύ 2003 και 2004, καθώς αυξήθηκε από 1,7 σε 3,3 εκατ. Η κατακόρυφη αυτή αύξηση συνεχίστηκε και μετά, με τον αριθμό επιβατών να ανέρχεται σε 5 εκατ. το 2005 και 6 εκατ. το 2006. Στο διάστημα από το 2003 έως το 2009, ο αριθμός επιβατών τετραπλασιάστηκε.

3.4. Αεροσταθμός B και εκμίσθωση των εγκαταστάσεων του συγκεκριμένου αεροσταθμού στην easyJet

- (53) Στο Schönefeld, οι χώροι του αεροσταθμού B και του αεροσταθμού A συνδέονται μεταξύ τους και αποτελούν από κοινού τον βόρειο αεροσταθμό του αερολιμένα. Από άποψη χωρητικότητας, ο αεροσταθμός B είναι ένας από τους μικρότερους αεροσταθμούς του Schönefeld. Η πλειονότητα των επιβατών και των αεροπορικών εταιρειών εξυπηρετούνται από τον αεροσταθμό A, ο οποίος είναι πολύ μεγαλύτερος. Οι μόνες εργασίες που εκτελούνται στον αεροσταθμό B είναι οι έλεγχοι εισιτηρίων και αποσκευών καθώς και οι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών. Τα λοιπά τμήματα της διαδικασίας για τη διακίνηση των επιβατών (αναμονή αναχώρησης, προετοιμασία επιβίβασης και επιβίβαση) εκτελούνται στον αεροσταθμό A. Επίσης, όλες οι αφίξεις επιβατών και αποσκευών πραγματοποιούνται στον αεροσταθμό A.
- (54) Προβλέποντας ότι η συμφωνία του 2003 με την easyJet θα είχε ως αποτέλεσμα σημαντική πρόσθετη επιβατική κίνηση που θα έπρεπε να εξυπηρετηθεί, η FBS προχώρησε σε σύναψη ακόμη μιας σύμβασης με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα τον Μάρτιο του 2004. Μέσω αυτής της άλλης σύμβασης («σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet»), η FBS χορήγησε στην easyJet την αποκλειστική χρήση των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, καθώς και των αιθουσών για μέλη πληρώματος του αεροσταθμού B του Schönefeld, για την οποία οι συμφωνηθείσες πληρωμές των μισθωμάτων θα πραγματοποιούνταν χωριστά από την καταβολή των αερολιμενικών τελών. Επιπλέον, με την εν λόγω σύμβαση παρέχονταν στην easyJet δικαιώματα προώθησης εμπορικού σήματος, βάσει των οποίων επιτρεπόταν η προβολή του εμπορικού σήματός της σε ορισμένα σημεία του αεροσταθμού.
- (55) Από το 2004 έως το 2007 η easyJet μίσθωνε περίπου [...] m² χώρων γραφείου και θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, ήτοι [...] % της συνολικής επιφάνειας δαπέδου του αεροσταθμού B. Τον Φεβρουάριο του 2008 η easyJet μετακόμισε σε χωριστά γραφεία και έκτοτε χρησιμοποιεί μόνον [...] m² χώρων γραφείου στον αεροσταθμό B.
- (56) Οι ανοικτοί χώροι του αεροσταθμού B, περιλαμβανομένων των αιθουσών και των διαδρόμων, καθώς και της καφετέριας που βρίσκεται εκεί, μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται και από άλλους επιβάτες πέραν εκείνων που ταξιδεύουν με την easyJet, καθώς δεν υπάρχει φυσικός διαχωρισμός μεταξύ του αεροσταθμού A και του αεροσταθμού B.
- (57) Η διακίνηση επιβατών στον αεροσταθμό B διαφέρει από εκείνη των άλλων αεροσταθμών ως προς ένα τεχνικό χαρακτηριστικό του εξοπλισμού ασφαλείας του συστήματος διακίνησης αποσκευών. Το σύστημα που χρησιμοποιείται στον αεροσταθμό B διαθέτει ενσωματωμένο μηχανήμα ακτίνων X για τον έλεγχο των αποσκευών. Στον αεροσταθμό A, ο έλεγχος με ακτίνες X πραγματοποιείται χειροκίνητα απευθείας κατά την είσοδο των επιβατών στον χώρο ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών. Η Γερμανία θεωρεί ότι η τεχνική αποτελεσματικότητα του μηχανήματος του αεροσταθμού B είναι ισοδύναμη με εκείνη του συστήματος διακίνησης αποσκευών του αεροσταθμού A.

3.5. Μέτρα υποκείμενα στην επίσημη διαδικασία έρευνας

- (58) Τα μέτρα που υπόκεινται στην επίσημη διαδικασία έρευνας είναι τα εξής:
- η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών («μέτρο 1»), για την οποία προσδιορίστηκε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ότι πιθανός δικαιούχος είναι η FBS·
 - οι ρυθμίσεις περί τελών που καθορίζονται στη συμφωνία του 2003 με την easyJet («μέτρο 2»), για τις οποίες προσδιορίστηκε ότι πιθανός δικαιούχος είναι η easyJet·

- οι όροι, περιλαμβανομένων των εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών και των διαφόρων οικονομικών κινήτρων, που προσφέρθηκαν σε διάφορους άλλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους μέσω των συμφωνιών που παρατίθενται στον πίνακα 6 ανωτέρω (εφεξής αναφερόμενοι συλλογικά ως «μέτρο 3»), για τους οποίους προσδιορίστηκε ότι πιθανοί δικαιούχοι είναι η Ryanair, η Volare, η Germanwings, η V-Bird, η Norwegian Air Shuttle, η Aer Lingus και η Icelandair·
- η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet («μέτρο 4») για την οποία προσδιορίστηκε ότι πιθανός δικαιούχος είναι η easyJet.

4. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1. Μέτρο 1: η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών

- (59) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι το Schönefeld παρήγε ζημιές για ορισμένο διάστημα και εξακολουθούσε να είναι ζημιογόνος. Διαπίστωσε επίσης ότι η αντιστάθμιση των εν λόγω ζημιών από τα κέρδη που παρήγε η BFG ήταν καθοριστικής σημασίας για την επιβίωση της FBS. Η Επιτροπή κατέληξε στο προσωρινό συμπέρασμα ότι αυτή η διασταυρούμενη επιχορήγηση, η οποία απορρέει από τη συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών, παρείχε στην FBS οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο η συγκεκριμένη επιχείρηση δεν θα είχε ενδεχομένως αποκτήσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η Επιτροπή διατύπωσε την άποψη ότι το οικονομικό πλεονέκτημα ήταν επιλεκτικό εφόσον ωφελούσε μόνο μία εταιρεία, καθώς και ότι νόθευε τον ανταγωνισμό και επηρέαζε τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (60) Επιπλέον, η Επιτροπή κατέληξε στο προσωρινό συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο οικονομικό πλεονέκτημα είχε χρηματοδοτηθεί μέσω κρατικών πόρων και ως εκ τούτου έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος. Όσον αφορά τους κρατικούς πόρους, η Επιτροπή τόνισε ότι η FBS ήταν δημόσια επιχείρηση της οποίας οι μέτοχοι ήταν η γερμανική ομοσπονδιακή κυβέρνηση και δύο γερμανικά ομόσπονδα κράτη (Länder), και ότι 8 από τα 12 μέλη του εποπτικού της συμβουλίου ήταν εκπρόσωποι γερμανικών δημόσιων αρχών. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διατύπωσε την άποψη ότι οι πόροι της FBS έπρεπε να θεωρηθούν κρατικοί πόροι. Όσον αφορά το κατά πόσον το μέτρο 1 έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος, η Επιτροπή τόνισε ιδιαίτερα τη φύση των δραστηριοτήτων της FBS, επισημαίνοντας ότι οι αερολιμένες διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο σε πολλούς τομείς δημόσιας πολιτικής και ότι οι δημόσιες αρχές σπανίως απουσιάζουν από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων όταν ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα λαμβάνει αποφάσεις που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη τέτοιου είδους υποδομών.
- (61) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το υπό εξέταση μέτρο ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση. Εξέφρασε δε αμφιβολίες για το κατά πόσον η εν λόγω πιθανή ενίσχυση είναι συμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, ιδίως επί τη βάση της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισήμανε ότι το υπό εξέταση μέτρο θα αποτελούσε ενίσχυση λειτουργίας εάν είχε χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, ότι δεν φαινόταν να είναι αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη στόχου δημόσιας πολιτικής και ότι δεν συνδυαζόταν με διαδικασία αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες ως προς το συμβίβαστο του μέτρου με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σημειώνοντας ότι οι γερμανικές αρχές δεν είχαν αναφέρει ότι είχαν επιφορτίσει την FBS με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η Επιτροπή παρέπεμψε επίσης στις παραγράφους 34 και 35 των κοινοτικών κατευθύνσεων για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες⁽²⁰⁾ («κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές»), σύμφωνα με τις οποίες η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

4.2. Μέτρο 2: η συμφωνία του 2003 με την easyJet

- (62) Η Επιτροπή ανέφερε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ότι τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλλε η easyJet ήταν πολύ χαμηλότερα από εκείνα που θα προέκυπταν με βάση τον ισχύοντα πίνακα τελών. Επιπλέον, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι, ενώ τα οικονομικά κίνητρα που χορηγήθηκαν σε άλλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους στο Schönefeld βασίζονταν στον εκάστοτε ισχύοντα πίνακα τελών σε κάθε χρονική στιγμή, η συμφωνία του 2003 με την easyJet δεν περιλάμβανε τέτοια «δυναμική» παραπομπή στον πίνακα τελών. Συνεπώς, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η συμφωνία του 2003 με την easyJet ενδεχομένως χορηγούσε επιλεκτικό πλεονέκτημα στην easyJet, το οποίο φαινόταν να νοθεύει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (63) Η Επιτροπή κατέληξε επίσης στο προσωρινό συμπέρασμα ότι το εν λόγω μέτρο είχε χρηματοδοτηθεί από κρατικούς πόρους και έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος, μεταξύ άλλων και βάσει των επιχειρημάτων που παρατίθενται συνοπτικά ανωτέρω όσον αφορά το μέτρο 1, τα οποία ισχύουν και για το μέτρο 2. Πέραν των επιχειρημάτων αυτών, η Επιτροπή ανέφερε ότι η σύναψη συμφωνιών όπως αυτή που υπογράφηκε με την easyJet και άλλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους προϋπέθετε την έγκριση του εποπτικού συμβουλίου, του οποίου τα περισσότερα μέλη ήταν εκπρόσωποι γερμανικών δημόσιων αρχών. Η Επιτροπή επισήμανε ακόμη ότι το καθεστώς εκπτώσεων επί των τελών που τέθηκε σε εφαρμογή από την FBS έπρεπε να εγκριθεί από το Υπουργείο Αστικής Ανάπτυξης, Στέγασης και Μεταφορών του Βραδεμβούργου. Θεωρήθηκε ότι τα στοιχεία αυτά αποτελούσαν ακόμη μία ένδειξη ότι το μέτρο 2 (όπως και το μέτρο 3) έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος. Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι ο πρωθυπουργός του ομόσπονδου κράτους του Βραδεμβούργου ήταν μέλος του εποπτικού συμβουλίου της FBS, ενώ το Υπουργείο Αστικής Ανάπτυξης, Στέγασης και Μεταφορών υπαγόταν στον πρωθυπουργό.

⁽²⁰⁾ ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

- (64) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον το μέτρο ήταν συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά και κατά πόσον θα έπρεπε να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των κανόνων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές.

4.3. Μέτρο 3: συμφωνίες με διάφορους άλλους AXK

- (65) Η Επιτροπή επισήμανε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ότι μόνον ορισμένοι αερομεταφορείς είχαν επωφεληθεί από το καθεστώς εκπτώσεων που καθιερώθηκε στο Schönefeld για να προωθηθεί η αύξηση της επιβατικής κίνησης, και υπογράμμισε την έλλειψη διαφάνειας που χαρακτήριζε το εν λόγω καθεστώς εκπτώσεων. Η Επιτροπή επισήμανε ότι ορισμένες από τις υπό διερεύνηση συμφωνίες συνήφθησαν σε μια περίοδο κατά την οποία δεν προβλέπονταν εκπτώσεις στο πλαίσιο του ισχύοντος πίνακα τελών, καθώς και ότι ο πίνακας του 2004 είχε σχεδιαστεί ειδικά ώστε να παράσχει εκ των υστέρων νομική βάση για τις εν λόγω ρυθμίσεις. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το καθεστώς εκπτώσεων που ήταν ενσωματωμένο στον πίνακα του 2004 δεν μπορούσε να τεθεί έγκυρα σε ισχύ, εφόσον ο πίνακας του 2004 είχε εγκριθεί από την αρμόδια αρχή με την επιφύλαξη της κοινοποίησης των ρυθμίσεων περί εκπτώσεων στην Επιτροπή, ενώ τέτοιου είδους κοινοποίηση δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ⁽²¹⁾. Υπό το πρίσμα των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι υπό εξέταση συμφωνίες ενδεχομένως απέφεραν επιλεκτικό πλεονέκτημα στις εμπλεκόμενες αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, η Επιτροπή θεώρησε ότι αυτό το οικονομικό πλεονέκτημα φαινόταν να νοθεύει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (66) Όσον αφορά το κατά πόσον εμπλέκονται κρατικοί πόροι στο μέτρο 3 και το κατά πόσον το εν λόγω μέτρο έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος, η Επιτροπή προέβαλε τα ίδια επιχειρήματα που παρέδωσε για τη συμφωνία του 2003 με την easyJet.
- (67) Τέλος, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες για το αν οι υπό εξέταση συμφωνίες ήταν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και κατά πόσον θα έπρεπε να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των κανόνων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές.

4.4. Μέτρο 4: η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet

- (68) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή παρέδωσε την απόφαση του Πρωτοδικείου του Πότσταμ (*Landgericht Potsdam*)⁽²²⁾ όσον αφορά τη σύμβαση μεταξύ της FBS και της easyJet για τη χρήση του αεροσταθμού Β του Schönefeld. Το Πρωτοδικείο είχε διαπιστώσει ότι είχε χορηγηθεί στην easyJet η αποκλειστική χρήση ενός ολόκληρου αεροσταθμού στον αερολιμένα Schönefeld (του αεροσταθμού Β) και ότι όλες οι άλλες αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν στο παρελθόν τον εν λόγω αεροσταθμό είχαν αναγκαστεί να αποχωρήσουν. Ο συγκεκριμένος αεροσταθμός είχε διάφορα χαρακτηριστικά που τον διέκριναν από τους άλλους αεροσταθμούς του Schönefeld. Οι άλλοι αεροσταθμοί δεν ήταν εξοπλισμένοι, για παράδειγμα, με πολυεπίπεδο σύστημα μεταφοράς αποσκευών που καθιστά δυνατή την πολύ ταχύτερη διακίνηση των αποσκευών σε σύγκριση με τα δικά τους συστήματα μεταφοράς ενός μόνον επιπέδου.
- (69) Η Επιτροπή ανέφερε επίσης ότι το Πρωτοδικείο είχε υποστηρίξει ότι δεν υπήρχε λόγος να χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα στην easyJet, δεδομένου κυρίως του γεγονότος ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες που επίσης εξυπηρετούσαν το Schönefeld διακινούσαν τον ίδιο αριθμό επιβατών και εξυπηρετούσαν τον ίδιο αριθμό δρομολογίων στο Schönefeld με την easyJet. Εξάλλου, η Επιτροπή θεώρησε ότι το μηνιαίο μίσθωμα ύψους [...] ευρώ το οποίο χρέωνε η FBS στην easyJet ήταν χαμηλότερο από το αγοραίο μίσθωμα.
- (70) Συνεπώς, η Επιτροπή διαμόρφωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet ενδεχομένως απέφερε επιλεκτικό πλεονέκτημα στην easyJet. Επιπλέον, η Επιτροπή θεώρησε ότι αυτό το οικονομικό πλεονέκτημα φαινόταν να νοθεύει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (71) Όσον αφορά το κατά πόσον εμπλέκονται κρατικοί πόροι στο μέτρο 4 και το κατά πόσον το εν λόγω μέτρο έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος, η Επιτροπή προέβαλε τα ίδια επιχειρήματα που παρέδωσε για τη συμφωνία του 2003 με την easyJet.
- (72) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν το εν λόγω μέτρο ήταν συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά και κατά πόσον θα έπρεπε να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των κανόνων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές σχετικά με τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

5.1. Air France

- (73) Σύμφωνα με την Air France, τα μειωμένα τέλη τα οποία χρέωνε η FBS στο Schönefeld δεν συνιστούν γενικό μέτρο, καθώς στην προκειμένη περίπτωση δεν υπήρξε η απαραίτητη δημοσιοποίηση. Επιπροσθέτως, η διάρκεια της συμφωνίας με την easyJet του 2003 (20 έτη) δεν συνάδει με την πρακτική της Επιτροπής όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων. Η μακροπρόθεσμη χρηματοοικονομική στήριξη δεν μπορούσε να δικαιολογηθεί αντικειμενικά, ενώ επίσης δεν μπορούσε να καταδειχθεί η δημιουργία κινήτρων.

⁽²¹⁾ Προς υποστήριξη του εν λόγω προκαταρκτικού συμπεράσματος, η Επιτροπή παρέδωσε απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2004 που εκδόθηκε από το Πρωτοδικείο του Πότσταμ (υπόθεση 2 Ο 70/04, σελίδα 5).

⁽²²⁾ Απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2004 που εκδόθηκε από το Πρωτοδικείο του Πότσταμ (υπόθεση 2 Ο 70/04).

- (74) Όσον αφορά τη χρήση του αεροσταθμού Β από την easyJet, η Air France εξέφρασε την άποψη ότι αυτός ήταν ο μόνος αεροσταθμός που διατέθηκε προς χρήση αποκλειστικά από μία αεροπορική εταιρεία. Η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet δεν αποτέλεσε αντικείμενο καμίας διαδικασίας διαγωνισμού. Η easyJet ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία που ήταν σε θέση να προσφέρει ικανοποιητικές και αξιόπιστες υπηρεσίες παράδοσης αποσκευών στο Schönefeld.

5.2. Lufthansa

- (75) Η Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») επισήμανε στις παρατηρήσεις της ότι η εξέλιξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας των τριών αερολιμένων του Βερολίνου (Tegel, Schönefeld και Tempelhof) ήταν εξαιρετικά θετική και ότι ο δείκτης των κερδών προς τις πωλήσεις κατά την τελευταία τριετία κυμαινόταν γύρω στο [...]%. Η Lufthansa διατύπωσε την άποψη ότι το Schönefeld επιχορηγούνταν από τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο Tegel.

5.3. Germania

- (76) Η Germania Fluggesellschaft mbH («Germania») εξέφρασε την άποψη ότι τα πλεονεκτήματα που παρέχονταν στο Schönefeld ως αποτέλεσμα της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών μεταξύ της FBS και της BFG χρηματοδοτούνταν από τους επιβάτες που χρησιμοποιούσαν το Tegel. Σύμφωνα με την Germania, ο τρόπος υπολογισμού των τελών και οι συνδέσεις μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Schönefeld και στο Tegel, που κατά την άποψη της Germania ισοδυναμούσαν με αθέμιτη σύμπραξη, συνεπάγονταν διασταυρούμενη επιχορήγηση. Η Germania ήταν της γνώμης ότι η FBS δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς όσον αφορά την αντιστάθμιση των ζημιών. Η Germania θεωρούσε ότι ήταν απίθανο να καλύπτονται οι δαπάνες της FBS στο Schönefeld από τις δραστηριότητες.
- (77) Η Germania δήλωσε ότι οι αεροπορικές εταιρείες στο Schönefeld έλαβαν ενίσχυση λειτουργίας ως αποτέλεσμα μεμονωμένων συμφωνιών σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη. Ακόμη, η Germania πρόσθεσε ότι ο πίνακας του 2004 ούτε είχε εγκριθεί ούτε είχε δημοσιευτεί.
- (78) Κατά την άποψη της Germania, το μίσθωμα το οποίο χρεωνόταν στην easyJet για τη χρήση του αεροσταθμού Β δεν αντιστοιχούσε στη συνήθη τιμή της αγοράς. Το γεγονός αυτό ισοδυναμούσε με ευνοϊκή μεταχείριση και κρατική ενίσχυση. Η αποκλειστική χρήση ολόκληρου του αεροσταθμού παρείχε στην easyJet τη δυνατότητα να προσφέρει αποδοτικότερες υπηρεσίες, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες δεν είχαν αυτή την ευκαιρία.

5.4. DBA

- (79) Σύμφωνα με την DBA Luftfahrtgesellschaft («DBA»), που αποτελεί αερομεταφορέα χαμηλού κόστους ο οποίος τελούσε υπό τον έλεγχο της Air Berlin έως την παύση λειτουργίας του το 2008, ο ανταγωνισμός τιμών στην αγορά αεροπορικών μεταφορών του Βερολίνου ήταν ιδιαίτερα έντονος. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον είχε οξυνθεί περαιτέρω με την εφαρμογή της στρατηγικής AXK στο Schönefeld, ιδίως με την είσοδο της Germanwings και της easyJet. Αυτό είχε δημιουργήσει πίεση στις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν δρομολόγια από το Tegel, ιδίως σε άλλους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους όπως η Air Berlin/DBA.
- (80) Η DBA ήταν της άποψης ότι το μίσθωμα που κατέβαλλε η easyJet για τον αεροσταθμό Β δεν μπορούσε να θεωρηθεί συνήθους τιμή της αγοράς. Επιπλέον, η αποκλειστική χρήση του εξοπλισμού διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό Β συνιστούσε προνομιακή μεταχείριση και ενέπιπτε στο πλαίσιο των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

5.5. Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών

- (81) Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών («AEA»), η οποία εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων, ήταν της άποψης ότι η διασταυρούμενη επιχορήγηση μεταξύ Tegel και Schönefeld, καθώς και μεταξύ των εταιρειών-μελών της AEA που εκτελούσαν δρομολόγια κυρίως από το Tegel και των επιχορηγούμενων αεροπορικών εταιρειών που τις ανταγωνίζονταν και είχαν τη βάση τους στο Schönefeld, συνιστούσε διάκριση. Σύμφωνα με την AEA, χωρίς αυτή την ανταγωνιστική διασταυρούμενη επιχορήγηση, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν δρομολόγια από το Schönefeld δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμες και τα τέλη στο Tegel θα μπορούσαν να είναι σημαντικά χαμηλότερα. Καθώς το Tegel βρισκόταν κοντά στο Schönefeld, δεν υπήρχε δημόσια ανάγκη που να δικαιολογεί τις επιχορηγήσεις.
- (82) Επιπροσθέτως, η AEA ισχυρίστηκε ότι τα μέτρα που αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας δεν μπορούσαν να δικαιολογηθούν με αντικειμενικά κριτήρια· οι εκπώσεις και τα κίνητρα ήταν αυθαίρετα και συνιστούσαν διακριτική μεταχείριση και, ως εκ τούτου, δεν ήταν συμβιβάσιμα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές.

5.6. Germanwings

- (83) Η Germanwings ισχυρίστηκε ότι η συμπεριφορά της FBS απέναντί της αντιστοιχούσε πάντοτε στη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή. Η Germanwings επισήμανε ότι, παρά τη σταδιακή κατάργηση των εκπώσεων της με την πάροδο του χρόνου, είχε επεκτείνει το δίκτυο των δρομολογίων της με αφετηρία το Schönefeld. Η Germanwings δήλωσε πεπεισμένη ότι οι οικονομικές ρυθμίσεις με την FBS ήταν σύμφωνες με τον νόμο, ιδίως δεδομένου ότι οι τρεις αερολιμένες του Βερολίνου συγκροτούσαν ένα ενωποιημένο σύστημα αερολιμένων.

- (84) Η Germanwings ανέφερε ότι δεν θεωρούσε τους αερολιμένες του Αμβούργου, της Δρέσδης, της Λειψίας ή του Lübeck ⁽²³⁾ κατάλληλες ανταγωνιστικές εναλλακτικές λύσεις αντί του Schönefeld, διότι η εν λόγω εταιρεία εκτελούσε κυρίως δρομολόγια εσωτερικού στη Γερμανία. Λαμβανομένης υπόψη της σύντομης διάρκειας των πτήσεων εσωτερικού, οι ανωτέρω αερολιμένες ήταν υπερβολικά μακριά από το Βερολίνο για να αποτελούν πρόσφορες λύσεις υποκατάστασης του αερολιμένα Schönefeld.
- (85) Η Germanwings δήλωσε επίσης ότι η εκμίσθωση του αεροσταθμού B στην easyJet αντέβαινε στην αντιμονοπωλιακή νομοθεσία και στη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων, διότι η easyJet δεν συμμετείχε κατά κανένα τρόπο στη χρηματοδότηση του αεροσταθμού B και η ενοικίαση πραγματοποιήθηκε χωρίς αντίστοιχη διαδικασία διαγωνισμού. Επιπλέον, το μίσθωμα ήταν υπερβολικά χαμηλό δεδομένου ότι ο αεροσταθμός B, σε αντίθεση με τους αεροσταθμούς A και C, διέθετε σύγχρονο σύστημα διακίνησης αποσκευών.

5.7. Αερολιμένες του Lübeck

- (86) Ο αερολιμένας του Lübeck ανέφερε ότι δεν είχε παρατηρήσει κανέναν αρνητικό αντίκτυπο της εμπορικής στρατηγικής της FBS στην αγορά.

5.8. Ryanair

- (87) Η Ryanair εξέφρασε την άποψη ότι, όσον αφορά τις πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων, δεν υπήρχε ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων της Δρέσδης, του Αμβούργου και του Lübeck αφενός και του αερολιμένα Schönefeld αφετέρου. Η απόσταση μεταξύ του Schönefeld και της Δρέσδης, του Αμβούργου και του Lübeck ήταν υπερβολικά μεγάλη για να αναπτυχθεί τέτοιου είδους ανταγωνισμός. Ως εκ τούτου, μια συμφωνία που αφορούσε το Schönefeld δεν επηρέαζε τους άλλους αερολιμένες που αναφέρθηκαν.
- (88) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι τα τέλη τα οποία κατέβαλλε στο Schönefeld ήταν ακριβώς τα ίδια με εκείνα του πίνακα τελών, τα οποία ήταν σύμφωνα με την πάγια πρακτική στον συγκεκριμένο τομέα. Η συμφωνία με την FBS ήταν παρόμοια με εκείνες που είχαν συναφθεί με διάφορους ιδιωτικούς αερολιμένες και θα είχε συναφθεί κατά τον ίδιο τρόπο από έναν ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Η Ryanair υπέβαλε μελέτη που εκπονήθηκε από συμβουλευτική εταιρεία ([...]) στο πλαίσιο της οποίας εξετάστηκαν οι συμβατικές ρυθμίσεις μεταξύ της Ryanair και της FBS. Βάσει συγκριτικής ανάλυσης του Schönefeld με τους αερολιμένες του Λίβερπουλ και του Λούτον, η συμβουλευτική εταιρεία είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά της FBS έναντι της Ryanair ήταν σύμφωνη με την αναμενόμενη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.
- (89) Η Ryanair προέβαλε επίσης το επιχείρημα ότι το Βερολίνο, όπως το Λονδίνο και το Μιλάνο, αποτελεί μεγάλο ευρωπαϊκό οικονομικό και διοικητικό κέντρο και, ως εκ τούτου, σημαντικό ευρωπαϊκό προορισμό. Επομένως, οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Βερολίνο μπορούν να βασίζονται στο γεγονός ότι υπάρχει επαρκής αριθμός επιβατών που επιθυμούν να ταξιδέψουν προς τον προορισμό αυτό.

5.9. easyJet

- (90) Όσον αφορά τη συμφωνία του 2003 με την easyJet, η easyJet ισχυρίστηκε ότι, εάν στη θέση της FBS ήταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της οικονομίας της αγοράς, ο εν λόγω φορέας θα είχε και αυτός ακολουθήσει τον ίδιο τύπο στρατηγικής. Μάλιστα, το μέτρο είχε αποφέρει στην FBS σημαντική αύξηση των αριθμών επιβατών και βελτίωση των ετήσιων αποτελεσμάτων.
- (91) Η easyJet δήλωσε επίσης ότι η ύπαρξη μεμονωμένων ρύθμισης τελών μεταξύ της FBS και της easyJet δεν σήμαινε κατ' ανάγκη ότι είχαν χορηγηθεί εκπτώσεις που συνιστούσαν διακριτική μεταχείριση. Η easyJet διατύπωσε την άποψη ότι και άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν με συγκρίσιμους στόχους ανάπτυξης θα είχαν ακριβώς την ίδια αντιμετώπιση με την easyJet. Εν πάση περιπτώσει, οι εκπτώσεις ήταν δικαιολογημένες υπό το πρίσμα των οικονομικών κλίμακας τις οποίες παρείχε η easyJet, που αναλογούσαν σε μεγάλο ποσοστό των επιβατών στο Schönefeld και είχαν συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση των αποτελεσμάτων της FBS.
- (92) Όσον αφορά την εκ μέρους της χρήση του αεροσταθμού B, η easyJet επισήμανε ότι δεν επρόκειτο για αποκλεισμένο αεροσταθμό του αερολιμένα. Στην πραγματικότητα, ο χώρος τον οποίο μίσθωνε η easyJet ήταν ένας χωριστός χώρος ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και ο συνδεδεμένος με αυτόν χώρος γραφείων στον βόρειο αεροσταθμό του Schönefeld. Το μεγαλύτερο μέρος του χώρου ήταν προσβάσιμο στο κοινό και χρησιμοποιούνταν επίσης από επιβάτες άλλων αερομεταφορέων. Κατά τον χρόνο υπογραφής της συμφωνίας με την easyJet, υπήρχε επαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα στον αεροσταθμό B και, επομένως, δεν δημιουργήθηκε μειονέκτημα για τις άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η easyJet τόνισε ότι, από την έναρξη της δραστηριότητάς της στο Schönefeld το 2004, ήταν μακράν η αεροπορική εταιρεία με τη μεγαλύτερη διακίνηση επιβατών. Ως εκ τούτου, η εκ μέρους της αποκλειστική χρήση ορισμένων τμημάτων του αεροσταθμού B ήταν αντικειμενικά δικαιολογημένη.
- (93) Επιπροσθέτως, η easyJet δήλωσε ότι το σύστημα διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό B αντικατοπτρίζει απλώς τα συνήθη τεχνικά πρότυπα και δεν της παρείχε κανένα πλεονέκτημα σε σύγκριση με τις άλλες αεροπορικές εταιρείες.
- (94) Όσον αφορά την αγοραία αξία του αεροσταθμού B, η easyJet δήλωσε ότι το μίσθωμα που κατέβαλλε ήταν υψηλότερο από το αγοραίο μίσθωμα για τον αεροσταθμό B, δεδομένου ότι ο αεροσταθμός δεν επαρκούσε για την κάλυψη των αναγκών της easyJet από άποψη χωρητικότητας. Σύγκριση του μισθώματος θα μπορούσε να γίνει μόνο με παρόμοιους χώρους στον αερολιμένα Schönefeld ή, όσον αφορά τα γραφεία, με χώρους γραφείων στην άμεση γειτονία του αερολιμένα.

⁽²³⁾ Οι εν λόγω αερολιμένες αναφέρονταν στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ως παραδείγματα αερολιμένων που ενδεχομένως ζημιωνόνταν από ορισμένα από τα υπό διερεύνηση μέτρα (βλέπε παράγραφο 151 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας).

5.10. FBS

- (95) Η FBS αναφέρθηκε στην ιδιαίτερη κατάσταση του Βερολίνου, συγκεκριμένα στο σύστημα αερολιμένων (που αρχικά περιλάμβανε τρεις αερολιμένες) και στα σχέδια για την κατασκευή του κεντρικού αερολιμένα Βερολίνου-Βραδεμβούργου (BER). Το 2003 το Schönefeld λειτουργούσε μόλις στο ήμισυ σχεδόν της χωρητικότητάς του ως προς τη διαχείριση της κίνησης και αδυνατούσε να καλύψει τις δαπάνες του. Σύμφωνα με την FBS, το κλείσιμο του Schönefeld θα είχε οδηγήσει, μεταξύ άλλων, στην απώλεια της άδειας λειτουργίας του Schönefeld, η οποία ήταν απαραίτητη για τη λειτουργία του BER.
- (96) Η FBS επισήμανε ότι οι υποτιθέμενοι ανταγωνιστικοί αερολιμένες τους οποίους ανέφερε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας στην πραγματικότητα δεν ανταγωνίζονταν τους αερολιμένες του Βερολίνου διότι βρίσκονταν υπερβολικά μακριά.
- (97) Όσον αφορά τη συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών, η FBS ισχυρίστηκε ότι τέτοιου είδους συμφωνίες μεταξύ εταιρειών στο πλαίσιο ενός ομίλου αποτελούν συχνό φαινόμενο στον επιχειρηματικό κόσμο. Η FBS εξέφρασε την άποψη ότι η μεταφορά κερδών μεταξύ των τριών αερολιμένων του Βερολίνου αποτελούσε αμιγώς εσωτερικό ζήτημα της επιχείρησης. Σύμφωνα με την FBS, το σύστημα αερολιμένων αποτελούσε ενιαία επιχείρηση με κοινά συμφέροντα και με αμοιβαία δέσμευση βάσει του εταιρικού δικαίου. Το σύστημα αερολιμένων συνιστούσε μια ενιαία γεωγραφική αγορά και αγορά προϊόντων. Η προσέγγιση αυτή αποτελούσε συνήθη πρακτική της αγοράς και στην προκειμένη περίπτωση ευσταθούσε και από εμπορική άποψη.
- (98) Η FBS αμφισβήτησε ορισμένα από τα προσωρινά πορίσματα της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας όσον αφορά το κατά πόσον είχαν χρησιμοποιηθεί κρατικοί πόροι. Σύμφωνα με την FBS, το γεγονός ότι ο πίνακας τελών έπρεπε να εγκριθεί από τις δημόσιες αρχές δεν αρκούσε για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι πόροι της FBS ήταν υπό κρατικό έλεγχο. Κατά την άποψη της FBS, το σύστημα των πινάκων τελών ίσχυε εξίσου για τους δημόσιους και τους ιδιώτες μετόχους των αερολιμένων και λάμβανε υπόψη το δημόσιο συμφέρον της λειτουργίας των αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με τα νομικά πρότυπα. Εξάλλου, σύμφωνα με την FBS, ο πρωθυπουργός του Βραδεμβούργου, ο οποίος μετείχε στο εποπτικό συμβούλιο της FBS, δεν μπορούσε να εκδίδει οδηγίες προς το αρμόδιο υπουργείο για την έγκριση πινάκων τελών. Επιπλέον, σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των τελών, η έννομη σχέση μεταξύ του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών διεπόταν αποκλειστικά από το ιδιωτικό δίκαιο και ήταν δεσμευτική δυνάμει του αστικού δικαίου, ανεξαρτήτως της έγκρισης από την οικεία αρχή.
- (99) Η FBS εξήγησε επίσης ότι ο πίνακας τελών είχε το ίδιο αποτέλεσμα με τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις και συνιστούσε αναπόσπαστο τμήμα της σύμβασης μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε επίσημη έγκριση. Ο πίνακας τελών, περιλαμβανομένων των καθεστώτων εκπτώσεων, είχε προσφερθεί σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, αδιακρίτως, από την 1η Μαΐου 2004. Οι μεμονωμένες συμβατικές ρυθμίσεις έγιναν αποκλειστικά με σκοπό να τεθούν διμερείς όροι διευθέτησης και να καθοριστούν αναλυτικά οι στόχοι. Δεν χορηγήθηκαν ειδικά πλεονεκτήματα με τις εν λόγω συμφωνίες.
- (100) Η FBS πρόβλεπε το επιχείρημα ότι, λόγω των διαφορετικών επιπέδων αξιοποίησης της χωρητικότητας στους δύο κύριους αερολιμένες του Βερολίνου –με το Tegel να λειτουργεί σχεδόν στο 100 % της χωρητικότητάς του χωρίς σημαντικές δυνατότητες επέκτασης, σε αντίθεση με το Schönefeld, το οποίο διέθετε σημαντική μη χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα και επιπλέον αποτελούσε τη μελλοντική τοποθεσία του BER– είχε αναγκαστεί να λάβει μέτρα το 2003 μετά την αποτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης της εταιρείας με στόχο τη βιώσιμη και οικονομικά αποδοτική λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών στο αστικό συγκρότημα του Βερολίνου.
- (101) Η FBS ισχυρίστηκε επιπλέον ότι ήταν απαραίτητο, προς το συμφέρον του ομίλου FBS, να παραμείνει σε λειτουργία το Schönefeld για τη μελλοντική λειτουργία του BER. Σύμφωνα με την FBS, ακόμη και η προσωρινή διακοπή λειτουργίας του Schönefeld θα είχε καταστήσει εκ των πραγμάτων αδύνατη την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στρατηγικού στόχου για τη λειτουργία κεντρικού αεροδρομίου του Βερολίνου στην τοποθεσία Schönefeld.
- (102) Επομένως, κατά την άποψη της FBS, ήταν απαραίτητο να διατηρηθεί η λειτουργία του Schönefeld, με όσο το δυνατόν οικονομικά πιο αποδοτικό τρόπο, από το 2003 μέχρι την έναρξη λειτουργίας του BER. Η FBS πρόσθεσε ότι, προκειμένου να αξιοποιήσει καλύτερα τη διαθέσιμη χωρητικότητα του Schönefeld, αποφάσισε να εφαρμόσει τη στρατηγική AXK την οποία είχε προτείνει μια ευρέως γνωστή συμβουλευτική εταιρεία. Η εν λόγω στρατηγική AXK θεωρήθηκε ότι αποτελούσε την οικονομικά ευνοϊκότερη επιλογή για την FBS, εφόσον ο προτεινόμενος πίνακας τελών με ενσωματωμένα καθεστώτα παροχής κινήτρων φαινόταν ότι ήταν πιθανό να οδηγήσει σε αύξηση της κίνησης στο Schönefeld βραχυπρόθεσμα, μέσω στοχευμένων, σταδιακά μειούμενων οικονομικών κινήτρων.
- (103) Σύμφωνα με την FBS, η στρατηγική AXK είχε αποβεί ιδιαίτερα επιτυχής. Ο αριθμός των επιβατών στο Schönefeld είχε εκτοξευθεί στα ύψη, χωρίς να μειωθεί ο όγκος επιβατών στους άλλους αερολιμένες του Βερολίνου. Η FBS υπογράμμισε ότι η αυξημένη κίνηση είχε οδηγήσει σε αυξημένα έσοδα και οι οικονομικές δυσχέρειες είχαν ταχύτατα αντιμετωπιστεί. Μόλις το 2006 η FBS σημείωσε για πρώτη φορά θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (κέρδη προ τόκων και φόρων - EBIT). Σύμφωνα με την FBS, αυτή η θετική τάση επρόκειτο να συνεχιστεί, και αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για τη χρηματοδοτική ικανότητα του νέου αερολιμένα.

- (104) Η FBS ισχυρίστηκε ότι η στρατηγική αλλαγή που δρομολογήθηκε το 2003 ήταν απαραίτητη για οικονομικούς λόγους και ότι, προβαίνοντας σε αυτή την ενέργεια, η FBS είχε συμπεριφερθεί ως συνετός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου στο οποίο στηρίχθηκε η στρατηγική ΑΧΚ, η FBS ήταν σε θέση να υποθέσει ότι η λειτουργία του αερολιμένα δεν θα συνέχιζε να είναι ζημιογόνος. Η FBS αναφέρθηκε στη μελέτη που εκπονήθηκε, κατόπιν ανάθεσης, από την ελεγκτική εταιρεία [...] («μελέτη του πρώτου εμπειρογνώμονα»), η οποία ολοκληρώθηκε το 2007 και η οποία επιβεβαίωσε ότι, από την οπτική ενός επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, ήταν ορθολογική η υλοποίηση της στρατηγικής ΑΧΚ και η εφαρμογή αντίστοιχου πίνακα τελών.
- (105) Η FBS ισχυρίστηκε ότι οι μεμονωμένες συμφωνίες που συνήφθησαν με ορισμένους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα τελών του 2004 ήταν αναγκαίες για την εφαρμογή της στρατηγικής ΑΧΚ ούτως ώστε να παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες το κίνητρο να αποκτήσουν βάση στο Schönefeld. Η FBS αναφέρθηκε σε δεύτερη μελέτη, που εκπονήθηκε κατόπιν ανάθεσης από την ελεγκτική εταιρεία [...], η οποία επίσης ολοκληρώθηκε το 2007. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης, η συμβουλευτική εταιρεία ανέλυσε την αποδοτικότητα των διαφόρων συμφωνιών που συναποτελούν το μέτρο 3 και διαπίστωσε ότι η συμπεριφορά της FBS αντιστοιχούσε στη συμπεριφορά ορθολογικού φορέα στην οικονομία της αγοράς κατά τη σύναψη καθεμιάς από αυτές. Όλες αυτές οι μεμονωμένες συμφωνίες με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες είχαν συναφθεί επί τη βάση αμιγώς οικονομικών παραμέτρων με στόχο τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της FBS σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.
- (106) Η FBS υποστήριξε ότι η συμφωνία του 2003 με την easyJet είχε αποτελέσει σημαντική συνιστώσα της εφαρμογής της στρατηγικής ΑΧΚ και ότι δεν συνεπαγόταν κρατική ενίσχυση. Η στρατηγική ΑΧΚ είχε δημιουργήσει κίνητρο για την easyJet –έναν από τους κορυφαίους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους στην Ευρώπη– για εγκατάσταση βάσης στο Schönefeld.
- (107) Βάσει της επιτυχούς σύναψης της συμφωνίας του 2003 με την easyJet (που θεωρήθηκε «εμβληματικός μισθωτής»), η FBS είχε κατορθώσει να προσελκύσει και άλλες αεροπορικές εταιρείες στο Schönefeld. Η συμβατική σχέση με την easyJet (περιλαμβανομένης της υποχρέωσης της τελευταίας να χρησιμοποιεί ως βάση για συγκεκριμένο ελάχιστο αριθμό αεροσκαφών το Schönefeld) είχε εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο βεβαιότητας ως προς τον προγραμματισμό και των δύο πλευρών και είχε συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της αποδοτικότητας του Schönefeld.
- (108) Η FBS ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία του 2003 με την easyJet δεν διέφερε ουσιωδώς από τον πίνακα του 2004 και δεν συνεπαγόταν αδικαιολόγητη χορήγηση πλεονεκτημάτων. Η FBS επισήμανε επίσης ότι η τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet περιείχε ρητή αναφορά στον πίνακα του 2006, ο οποίος ίσχυε τη χρονική εκείνη περίοδο.
- (109) Η FBS τόνισε επιπλέον ότι οι μεμονωμένες συμφωνίες με ΑΧΚ είχαν υπογραφεί πριν από την έγκριση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και τουλάχιστον ορισμένες εξ αυτών ακόμη και πριν από την έκδοση της απόφασης *Charleroi* από την Επιτροπή ⁽²⁴⁾.
- (110) Εξάλλου, σύμφωνα με την FBS, η εκμίσθωση εγκαταστάσεων στον αεροσταθμό Β στην easyJet δεν της χορηγούσε ειδικό πλεονέκτημα. Ένας ολόκληρος αεροσταθμός είχε διατεθεί στην easyJet για οικονομικούς και πρακτικούς λόγους, λόγω της υψηλής κίνησης επιβατών της αεροπορικής εταιρείας στο Schönefeld. Η easyJet είχε καταβάλει τη συνήθη τιμή της αγοράς, η οποία είχε συμφωνηθεί βάσει υφιστάμενων μισθώσεων στο Schönefeld. Η διάθεση χώρων αεροσταθμών αποτελούσε συνήθη πρακτική σε γερμανικούς και διεθνείς αερολιμένες. Επιπλέον, δεν υπήρχαν δικαιώματα διαφήμισης που να παρέχουν στην easyJet πλεονέκτημα έναντι άλλων αεροπορικών εταιρειών, δεδομένου ότι στην easyJet είχαν χορηγηθεί δικαιώματα προώθησης εμπορικού σήματος μόνο στον χώρο ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, όπως ακριβώς ίσχυε και για οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

6.1. Κρατική επιρροή

- (111) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι πόροι της FBS δεν ήταν υπό κρατικό έλεγχο και ότι η χρήση τους δεν μπορούσε να αποδοθεί στο κράτος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα υπό εξέταση κίνητρα και οι εκπτώσεις δεν χρηματοδοτήθηκαν με δημόσιους πόρους, αλλά ήταν αποτέλεσμα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης που λειτουργούσε στο πλαίσιο του ιδιωτικού δικαίου.
- (112) Η Γερμανία προέβαλε εν προκειμένω το επιχειρήμα ότι η FBS και οι θυγατρικές της, αν και ήταν εν μέρει κρατικής ιδιοκτησίας, δεν ανήκαν στη δημόσια διοίκηση, αλλά υπόκεινταν ρητώς στις αρχές του ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς. Η Γερμανία πρόσθεσε ότι οι μέτοχοι του δημοσίου ανέμεναν από την FBS να αποφέρει κέρδη.

⁽²⁴⁾ Απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλωνίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1).

6.2. Η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών (μέτρο 1)

- (113) Η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών δεν συνεπαγόταν διασταυρούμενη επιχορήγηση από την οποία να προκύπτει κρατική ενίσχυση.
- (114) Η Γερμανία επισήμανε ότι από την άποψη του δημοσίου δικαίου, καθώς και σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία ⁽²⁵⁾, οι αερολιμένες του Βερολίνου ήταν διασυνδεδεμένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συγκροτούν ένα ενιαίο «σύστημα αερολιμένων». Ο σκοπός του εν λόγω συστήματος αερολιμένων ήταν να αντιμετωπίζονται οι διάφοροι αερολιμένες ως ένας μοναδικός αερολιμένας με πολλούς διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης. Ως εκ τούτου, η FBS και η BFG έπρεπε να θεωρούνται ενιαία επιχείρηση. Η Γερμανία τόνισε ότι η ίδια η Επιτροπή είχε αναφέρει τη συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών, την κοινή υποδομή ΤΠ, τις κεντρικές βασικές λειτουργίες και τα ενοποιημένα εταιρικά σχέδια ως κριτήρια για να θεωρούνται οι επιμέρους εταιρείες στο πλαίσιο ενός ομίλου ως μη αυτόνομες ⁽²⁶⁾.
- (115) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η μεταφορά κερδών δεν συμπεριλάμβανε μεταφορά των δαπανών του Schönefeld στο Tegel και στο Tempelhof. Δεν είχε αντίκτυπο στα αερολιμενικά τέλη στο Tegel. Τα τέλη που επιβάλλονταν και στους τρεις αερολιμένες βασιζόνταν στις υποκείμενες δαπάνες σε καθεμία από τις αντίστοιχες τοποθεσίες.
- (116) Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι η FBS, όπως κάθε άλλη ιδιωτική επιχείρηση, ακολουθούσε ένα στρατηγικό σχέδιο με στόχο να εξασφαλίσει μακροπρόθεσμα κέρδη. Το βασικό χαρακτηριστικό του εν λόγω σχεδίου ήταν η δημιουργία ενός μοναδικού αερολιμένα για το Βερολίνο στην τοποθεσία Schönefeld.

6.3. Νομική εγκυρότητα του πίνακα του 2004

- (117) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το προσωρινό συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, σύμφωνα με το οποίο οι πίνακες τελών που δεν είχαν εγκριθεί άνευ όρων από την αρμόδια αρχή του ομόσπονδου κράτους δεν ήταν έγκυροι ⁽²⁷⁾, δεν αποτύπωνε ορθώς τη νομική κατάσταση που επικρατούσε στη Γερμανία. Η έγκριση από την αρμόδια αρχή του ομόσπονδου κράτους σύμφωνα με το άρθρο 43a του διατάγματος περί αδειοδότησης στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας ⁽²⁸⁾ δεν συνιστούσε απαραίτητη προϋπόθεση για τη νομική εγκυρότητα του πίνακα τελών. Κατά πάγια νομολογία του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου (*Bundesgerichtshof*) και των γερμανικών δικαστηρίων χαμηλότερου βαθμού δικαιοδοσίας, οι δημοσιευμένοι πίνακες τελών των αερολιμένων συνιστούσαν «γενικούς όρους συναλλαγών» (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*) όπως ορίζονται στο πλαίσιο του γερμανικού αστικού δικαίου ⁽²⁹⁾. Αυτό σήμαινε ότι οι πίνακες τελών επέιχαν θέση συμβατικών όρων που προσφέρονταν εξ ορισμού στις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα, είτε η αρμόδια αρχή είχε εγκρίνει τον σχετικό πίνακα τελών είτε όχι ⁽³⁰⁾.
- (118) Σύμφωνα με τη Γερμανία, στην απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2004, την οποία παραθέτει η Επιτροπή στην παράγραφο 22 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας ⁽³¹⁾, το Πρωτοδικείο του Πότσταμ είχε παρερμηνεύσει τις περιστάσεις. Επιπλέον, είχε ασκηθεί έφεση κατά της εν λόγω απόφασης. Στο πλαίσιο αυτό, το Εφετείο του Βρανδεμβούργου (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) εξέδωσε νομική οδηγία (*«richterlicher Hinweis»*) σύμφωνα με την οποία η απόφαση του Πρωτοδικείου του Πότσταμ δεν έπρεπε να επικυρωθεί. Η Γερμανία επισήμανε ότι η προσφυγή βάσει της οποίας κινήθηκε η διαδικασία αποσύρθηκε εν συνεχεία στο πλαίσιο διακανονισμού μεταξύ των μερών που εμπλεκόνταν στη διαφορά. Κατά συνέπεια, η απόφαση του Πρωτοδικείου του Πότσταμ δεν είχε τελεσιδικήσει και κατέστη αλυσιτελής λόγω της απόσυρσης της προσφυγής, παρότι δεν ακυρώθηκε ρητώς. Η Γερμανία ανέφερε ότι το Πρωτοδικείο του Πότσταμ είχε πλέον αναθεωρήσει την ερμηνεία του για τον νόμο, και σε μια πολύ παρόμοια μεταγενέστερη υπόθεση απέρριψε προσφυγή σχετικά με τον πίνακα τελών του Schönefeld.

6.4. Μεμονωμένες συμφωνίες μεταξύ της FBS και ορισμένων αεροπορικών εταιρειών (μέτρα 2 και 3)

- (119) Η Γερμανία δήλωσε ότι το σύστημα τελών και οι επιμέρους συμβατικές ρυθμίσεις με διάφορες αεροπορικές εταιρείες στο Schönefeld θα έπρεπε να εξεταστούν στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής AXK.

⁽²⁵⁾ Βλέπε άρθρο 2 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

⁽²⁶⁾ Απόφαση 2002/346/ΕΚ της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με κρατική ενίσχυση της Γερμανίας υπέρ της Deckel Maho Seebach GmbH, C 27/2000 (ΕΕ L 126 της 13.5.2002, σ. 14), αιτιολογική σκέψη 16· απόφαση 2002/468/ΕΚ της Επιτροπής, της 15ης Ιανουαρίου 2002, σχετικά με κρατική ενίσχυση την οποία χορήγησε η Γερμανία στην εταιρεία Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, με έδρα το Βίτμαρ του Μεκλεμβούργου-Πρόσω Πομερανίας, C 41/2001 (ΕΕ L 165 της 24.6.2002, σ. 15), αιτιολογική σκέψη 67.

⁽²⁷⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 65.

⁽²⁸⁾ Άρθρο 43 της παλαιάς έκδοσης του *Luftverkehrszulassungsordnung*.

⁽²⁹⁾ Βλέπε απόφαση του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, της 24ης Νοεμβρίου 1977, αριθμός υπόθεσης III ZR 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 1979, 140 (143)· απόφαση του Πρωτοδικείου του Βερολίνου, της 25ης Αυγούστου 2000, αριθμός υπόθεσης: 96 O 197/99, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2001, 475 (479)· απόφαση του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, της 23ης Ιανουαρίου 1997, αριθμός υπόθεσης III ZR 27/96, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 1997, 510.

⁽³⁰⁾ Βλέπε απόφαση του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, της 24ης Νοεμβρίου 1977, αριθμός υπόθεσης ZR III 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 1979, 140 (148)· απόφαση του Ομοσπονδιακού Διοικητικού Δικαστηρίου (*Bundesverwaltungsgericht*), της 8ης Ιουλίου 1977, αριθμός υπόθεσης VII C 72/74, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 1977, 49· Gienulla, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Gienulla/Schmid, Κολωνία, 2007, άρθρο 43 του διατάγματος περί αδειοδότησης στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, παράγραφος 16.

⁽³¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 20.

- (120) Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι, στο πλαίσιο αυτό, δεδομένου ότι οι αερολιμένες του Βερολίνου αποτελούσαν ενιαίο «σύστημα αερολιμένων», δεν ανταγωνίζονταν ο ένας τον άλλον. Ο ρόλος του Schönefeld ήταν συμπληρωματικός, με σκοπό την ελάφρυνση του φόρτου του Tegel, που λειτουργούσε στα όρια της χωρητικότητάς του. Η στρατηγική AXK ήταν ένας θεμιτός τρόπος έμμεσου ελέγχου της επιβατικής κίνησης. Δεν επέφερε καμία μείωση των αριθμών επιβατών στο Tegel. Αντιθέτως, οι αριθμοί επιβατών και στους δύο αερολιμένες αυξήθηκαν σημαντικά κατά τα έτη που προηγήθηκαν της κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Εξάλλου, δεδομένης της γεωγραφικής απόστασης, οι αερολιμένες του Βερολίνου δεν ανταγωνίζονταν τους αερολιμένες της Λειψίας, της Δρέσδης, του Αμβούργου ή του Lübeck, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες AXK που λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη το κόστος.
- (121) Σύμφωνα με τη Γερμανία, για την εφαρμογή της στρατηγικής AXK, ήταν απαραίτητη η παρουσία μιας αεροπορικής εταιρείας ως συμβληματικού μισθωτή που θα χρησιμοποιούσε το Schönefeld ως κόμβο. Αυτό ήταν το πρώτο βήμα προς την εξασφάλιση μεγάλου όγκου επιβατικής κίνησης στον εν λόγω αερολιμένα, που θα τον καθιστούσε περισσότερο ελκυστικό για άλλες αεροπορικές εταιρείες. Εάν στο Schönefeld ίσχυαν οι ίδιοι όροι με εκείνους που εφαρμόζονταν στο Tegel, θα ήταν αδύνατο να εξασφαλιστεί η παρουσία συμβληματικού μισθωτή, όπως φάνηκε από τις αποτυχημένες απόπειρες που έγιναν τη δεκαετία του 1990 για να πειστούν οι αεροπορικές εταιρείες να μετεγκατασταθούν από το Tegel στο Schönefeld. Για την εκτροπή της επιβατικής κίνησης και την αποδοτική αξιοποίηση της χωρητικότητας του Schönefeld, ήταν απαραίτητη η προσέλκυση εναέριας κυκλοφορίας στον εν λόγω αερολιμένα. Μέσω της εφαρμογής της στρατηγικής AXK παρασχέθηκαν στις αεροπορικές εταιρείες κατάλληλα κίνητρα, που περιλάμβαναν έναν πίνακα τελών με ενσωματωμένες εκπτώσεις βάσει όγκου επιβατών και άλλα οικονομικά κίνητρα.
- (122) Ήταν απαραίτητη η εφαρμογή της στρατηγικής AXK μέσω μεμονωμένων συμφωνιών με διάφορες αεροπορικές εταιρείες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα του 2004, προκειμένου να περιοριστούν όσο το δυνατόν ταχύτερα οι ζημιές του Schönefeld και να εξασφαλιστεί μια ευνοϊκή θέση στην τότε ραγδαία αναπτυσσόμενη αγορά AXK. Εν προκειμένω, η Γερμανία επισήμανε ότι η επίσημη τροποποίηση του πίνακα τελών ενός αερολιμένα προϋπέθετε εκτενείς διοικητικές εργασίες και δεν θα είχε μπορέσει να ολοκληρωθεί αρκετά έγκαιρα ώστε να ξεκινήσει η εφαρμογή της στρατηγικής AXK το συντομότερο δυνατό, και συγκεκριμένα έως τα τέλη του 2003.
- (123) Η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι η θέσπιση των υπό αξιολόγηση μέτρων από την FBS συνιστούσε συμπεριφορά ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, καθώς οι επιχειρηματικές της αποφάσεις στηρίζονταν στη στρατηγική AXK και οι μεμονωμένες συμφωνίες είχαν συναφθεί επί τη βάσει αξιόπιστου επιχειρηματικού σχεδίου που είχε καταρτιστεί από τον σύμβουλο. Η Γερμανία αναφέρθηκε επίσης στις αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν από δύο ελεγκτικές εταιρείες, την [...] και την [...], κατόπιν ανάθεσης από την FBS, με αντικείμενο την αξιολόγηση της συμμόρφωσης της στρατηγικής AXK και των μεμονωμένων συμφωνιών με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, η οποία και επιβεβαιώθηκε.
- (124) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι ελεγκτές είχαν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι, όσον αφορά τόσο την απόφαση σε επίπεδο διαχείρισης σχετικά με τον στρατηγικό αναπροσανατολισμό όσο και την καθιέρωση καθεστώτος οικονομικών κινήτρων, θα μπορούσε να καταδειχθεί ότι ένας επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, υπό παρόμοιες συνθήκες, θα είχε λάβει τις ίδιες αποφάσεις. Όσον αφορά τη συμφωνία του 2003 με την easyJet και τις μεμονωμένες συμφωνίες που αναφέρονται στον πίνακα 6 (πλην εκείνης με τη V-Bird), η [...] υπολόγισε την καθαρή παρούσα αξία («ΚΠΑ») καθεμιάς εξ αυτών, και όλες εμφανίστηκαν θετικές· ως εκ τούτου, το πόρισμα ήταν ότι ένας επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε ενεργήσει κατά τον ίδιο ακριβώς τρόπο που ενήργησε η FBS. Η [...] είχε ωστόσο διατυπώσει συγκεκριμένες αμφιβολίες όσον αφορά τη διάρκεια της συμφωνίας με την easyJet του 2003, όπως είχε αρχικά συμφωνηθεί από τους συμβαλλόμενους. Η [...] θεώρησε ότι, δεδομένης της διάρκειας (10 έτη με δυνατότητα επέκτασης για 10 επιπλέον έτη), ένας ορθολογικός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, κατά τη σύναψη μιας τέτοιας συμφωνίας, πιθανότατα θα είχε λάβει υπόψη τον αντίκτυπο της εξεταζόμενης συμφωνίας στη μελλοντική λειτουργία του αερολιμένα BER, που είχε προγραμματιστεί να ξεκινήσει πριν από τη λήξη ισχύος της συμφωνίας με την easyJet του 2003⁽³²⁾. Σύμφωνα με την [...], η ύπαρξη της συμφωνίας με την easyJet του 2003 ασκούσε ενδεχομένως πίεση όσον αφορά τα τέλη που θα ήταν σε θέση να διαπραγματευτεί η FBS με άλλους αερομεταφορείς για τις δραστηριότητές τους στο BER, επηρεάζοντας έτσι την κερδοφορία του μελλοντικού αερολιμένα. Ωστόσο, η Γερμανία επισήμανε ότι αυτοί οι προβληματισμοί σχετικά με την αρχική διάρκεια της συμφωνίας με την easyJet του 2003 δεν ίσχυαν πλέον, εφόσον η εν λόγω συμφωνία είχε τροποποιηθεί με την τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet, στην οποία είχε προστεθεί διάταξη που προέβλεπε τη λήξη ισχύος της συμφωνίας κατά την έναρξη λειτουργίας του BER, που τότε είχε προγραμματιστεί για το 2011.
- (125) Επιπλέον, στις παρατηρήσεις της επί των σχολίων τρίτων μερών, η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι οι δηλώσεις ορισμένων τρίτων μερών σχετικά με τον πίνακα τελών του 2004 και τις μεμονωμένες συμφωνίες με AXK ήταν εν μέρει ανακριβείς και παρουσιάζονταν εκτός του συναφούς πλαισίου. Η Γερμανία υπογράμμισε ότι ο πίνακας τελών

⁽³²⁾ Αυτός ο αντίκτυπος δεν είχε ληφθεί υπόψη στον υπολογισμό βάσει του οποίου προέκυψε θετική ΚΠΑ για τη συμφωνία του 2003 με την easyJet για τις περιόδους που θα κάλυπτε η αρχικά προβλεπόμενη διάρκεια της (10 έτη ή 20 έτη, αναλόγως εάν η easyJet θα επέλεγε τη 10ετή επέκταση μετά τα πρώτα 10 έτη).

στο Schönefeld προοριζόταν να ενθαρρύνει την έναρξη γραμμών προς νέους προορισμούς και δεν συνεπαγόταν διακρίσεις, εφόσον από τις εκπτώσεις μπορούσε να επωφεληθεί κάθε αεροπορική εταιρεία η οποία κατόρθωνε να προσελκύσει επαρκή αριθμό επιβατών στο Schönefeld ή προέβλεπε σε έναρξη νέων γραμμών ή δημιουργούσε νέες συχνότητες δρομολογίων από το Schönefeld.

6.5. Η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet (μέτρο 4)

- (126) Όσον αφορά τη χρήση του αεροσταθμού B από την easyJet, η Γερμανία τόνισε ότι η easyJet μισθώνει μέρος μόνο (24 %) της συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας του αεροσταθμού B. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η παραχώρηση της χρήσης των χώρων γραφείου και των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών εντός συγκεκριμένου χώρου αεροσταθμού σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία αποτελούσε συνήθη πρακτική στους διεθνείς αερολιμένες και δεν συνιστούσε προνομιακή μεταχείριση.
- (127) Όσον αφορά την αποκλειστικότητα που χορηγήθηκε στην easyJet, η Γερμανία τόνισε ότι, δεδομένου του μεγάλου αριθμού επιβατών που διακινούνταν από την easyJet, δεν ήταν εφικτό, για καθαρά πρακτικούς λόγους, ο αεροσταθμός B να χρησιμοποιείται από άλλες αεροπορικές εταιρείες, καθώς η χωρητικότητα του αεροσταθμού υπερκαλυπτόταν ήδη από την easyJet.
- (128) Η Γερμανία επισήμανε επιπλέον ότι και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες είχε χορηγηθεί αποκλειστική χρήση συγκεκριμένων χώρων αεροσταθμών στο Schönefeld. Συγκεκριμένα, ο όμιλος Lufthansa (Condor, Sun-Express και Germanwings) είχε αρχικά επωφεληθεί από την αποκλειστική χρήση του αεροσταθμού D όταν αυτός κατασκευάστηκε το 2004-2005.
- (129) Η Γερμανία διαφώνησε επίσης με τα σχόλια ορισμένων τρίτων μερών σχετικά με το μέτρο 4 και υποστήριξε ότι τα δεδομένα περί μισθώσεων που παρέδωσαν ορισμένα από τα εν λόγω τρίτα μέρη ήταν ψευδή και ανυπόστατα. Το μίσθωμα που κατέβαλλε η easyJet είχε καθοριστεί βάσει των γενικών συνήθων μισθωμάτων για το Schönefeld. Η Γερμανία εξέφρασε την άποψη ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς ορισμένων ενδιαφερόμενων μερών, τα μισθώματα στο Schönefeld δεν ήταν συγκρίσιμα με εκείνα που ίσχυαν στο Tegel.
- (130) Όσον αφορά τα πιθανά πλεονεκτήματα υπέρ της easyJet που δημιουργούνταν από τον ειδικό εξοπλισμό διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό B, η Γερμανία δήλωσε ότι ο εν λόγω εξοπλισμός είχε κατασκευαστεί από την ίδια εταιρεία όπως και ο εξοπλισμός του αεροσταθμού A και είχε σχεδιαστεί σύμφωνα με τα ίδια τεχνικά πρότυπα. Ωστόσο, λόγω της ενσωμάτωσης της τεχνολογίας ακτίνων X, ο εξοπλισμός στον αεροσταθμό B ήταν περισσότερο σύνθετος και, κατά συνέπεια, χαρακτηριζόταν από χαμηλότερη τεχνική δυναμικότητα, μεγαλύτερους χρόνους παράδοσης αποσκευών και μεγαλύτερη ευαισθησία σε βλάβες. Εν προκειμένω, οι εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό B στην πραγματικότητα έδωσαν την easyJet σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν δρομολόγια από τον αεροσταθμό A. Εξάλλου, λόγω της διάταξης των κτιρίων, η μεταφορά των αποσκευών στο αεροσκάφος εν αναμονή της αναχώρησης μπορούσε να πραγματοποιηθεί από τον αεροσταθμό A σε σημαντικά λιγότερο χρόνο σε σύγκριση με τον αεροσταθμό B. Το γεγονός αυτό αποτελούσε περαιτέρω μειονέκτημα για την easyJet έναντι των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούνταν από τον αεροσταθμό A.
- (131) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι, σε αντίθεση με τα λεγόμενα ορισμένων ενδιαφερόμενων μερών, δεν είχαν ανακαινιστεί οι εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών για την easyJet. Απλώς, για λόγους ασφαλείας, το 2003 είχε ενσωματωθεί ο εξοπλισμός ακτίνων X στο υπάρχον σύστημα διακίνησης αποσκευών.
- (132) Τέλος, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η τοποθέτηση της επιβατικής κίνησης της easyJet στον αεροσταθμό B είχε βασιστεί σε κατάλληλα κριτήρια που δεν συνεπάγονταν διακρίσεις, παρότι δεν διεξήχθη διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού, η οποία δεν απαιτούνταν σε τέτοιου είδους περιπτώσεις ούτε βάσει του γερμανικού δικαίου ούτε του ενωσιακού. Σύμφωνα με τη Γερμανία, όταν η easyJet αποφάσισε να ξεκινήσει να δραστηριοποιείται στο Schönefeld το 2004, ήταν σαφές εξ αρχής ότι ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας θα αντιπροσώπευε πολύ σημαντικό ποσοστό της επιβατικής κίνησης του αερολιμένα. Πράγματι, ήδη το 2004, η easyJet παρήγε το 30 % της κίνησης του αερολιμένα. Ήταν σκόπιμο και λογικό να ενοποιηθούν οι δραστηριότητες της easyJet σε έναν και μόνο αεροσταθμό, και ο αεροσταθμός B κρίθηκε ότι ήταν ο καταλληλότερος δεδομένης της διαθέσιμης χωρητικότητάς του. Κατά την άποψη της Γερμανίας, ούτε περιορίστηκε ούτε εμποδίστηκε η πρόσβαση στο Schönefeld για τους άλλους αερομεταφορείς, εφόσον ο αερολιμένας διέθετε επαρκή χωρητικότητα για να εξυπηρετήσει όλους τους δυνητικούς ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (133) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (134) Τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, για να συνιστά ένα μέτρο κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται και οι τέσσερις ακόλουθες προϋποθέσεις. Η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:

— να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·

— να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής·

— να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και

— να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

- (135) Στην παρούσα υπόθεση, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η FBS ενήργησε με συνέπεια όπως θα είχε ενεργήσει σε παρόμοια περίπτωση ένας συνετός φορέας στην οικονομία της αγοράς με γνώμονα σκοπούς κερδοφορίας, και επομένως τα υπό εκτίμηση μέτρα δεν χορηγούν οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε αποκτήσει η εταιρεία υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Εάν όντως ισχύει αυτό, τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από την FBS δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

7.1. Αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς — Γενικά ζητήματα

- (136) Για να κρίνει κατά πόσον μια συγκεκριμένη συμφωνία, την οποία συνάπτει δημόσια εταιρεία με τρίτο μέρος για την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στο εν λόγω τρίτο μέρος, η Επιτροπή εξετάζει αν ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, που ενεργεί με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας, θα είχε θεσπίσει παρόμοια μέτρα σε παρόμοιες συνθήκες. Η σύγκριση μεταξύ της συμπεριφοράς μιας δημόσιας εταιρείας, όπως η FBS, και ενός υποθετικού συνετού επενδυτή στην οικονομία της αγοράς πρέπει να γίνεται έχοντας ως σημείο αναφοράς τη συμπεριφορά που θα επέδεικνε ο εν λόγω επενδυτής στην οικονομία της αγοράς κατά τον χρόνο σύναψης της συγκεκριμένης πράξης, λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες και τις προβλεπόμενες εξελίξεις κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή, και ανεξάρτητα από τα γεγονότα που ακολούθησαν.
- (137) Επομένως, η έννοια της αναμενόμενης κερδοφορίας για τη δημόσια εταιρεία έχει καίρια σημασία. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι, για να μην συνεπάγεται μια πράξη κρατική ενίσχυση, ο επενδυτής πρέπει να προβεί σε αυτήν με αποκλειστικό σκοπό την επίτευξη βραχυπρόθεσμης αποδοτικότητας. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η συμπεριφορά ενός δημόσιου επενδυτή μπορεί να συγκριθεί με εκείνη ενός ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας⁽³³⁾.
- (138) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή αξιολόγησε καταρχάς κατά πόσον η στρατηγική AXK, την οποία είχε υιοθετήσει η FBS από το 2003, ήταν ικανή να αποφέρει ενδεχομένως θετικά αποτελέσματα σε μεσοπρόθεσμο έως μακροπρόθεσμο ορίζοντα, καθώς και αν θα ήταν εύλογο, από άποψη αποδοτικότητας, να κλείσει το Schönefeld. Στη συνέχεια, η Επιτροπή ανέλυσε κάθε μέτρο που καλύφθηκε από την επίσημη διαδικασία έρευνας υπό το πρίσμα της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω μέτρα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

7.2. Προκαταρκτική ανάλυση: αξιολόγηση των στρατηγικών επιλογών της FBS από την άποψη του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς

- (139) Το οικονομικό πλαίσιο εντός του οποίου δραστηριοποιούνταν η FBS στο Schönefeld από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έως το 2003 περιγράφηκε στις ενότητες 2, 3.1 και 3.2 ανωτέρω.
- (140) Όπως διευκρινίστηκε στις εν λόγω ενότητες, η FBS δραστηριοποιούνταν επίσης και στους άλλους αερολιμένες του Βερολίνου, δηλαδή στο Tempelhof και το Tegel. Εξ αρχής, το Tempelhof δεν θεωρούνταν υποδομή κατάλληλη για δυνητική επέκταση, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του και της θέσης του εντός της πόλης. Το Tegel αποτελούσε έναν σύγχρονο αερολιμένα που ήταν συνολικά περισσότερο ελκυστικός για τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες από ό,τι το Schönefeld, διότι διέθετε πιο σύγχρονες υποδομές και βρισκόταν πιο κοντά στο κέντρο της πόλης. Κατά τη δεκαετία του 1990 το Tegel είχε ήδη καλύψει ποσοστό σχεδόν 100 % της χωρητικότητάς του και δεν ήταν δυνατόν να επεκταθεί σημαντικά προκειμένου να αποφευχθούν μακροπρόθεσμοι περιορισμοί ως προς τη χωρητικότητα. Αντιθέτως, το Schönefeld υπολειπόταν σε μεγάλο βαθμό και υπήρχε δυνατότητα επέκτασής του, εάν κρινόταν αναγκαία.
- (141) Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο εν προκειμένω ήταν η προοπτική ενός ενιαίου αερολιμένα του Βερολίνου που θα υποκαθιστούσε όλους τους υφιστάμενους αερολιμένες του Βερολίνου και θα είχε έδρα το Schönefeld. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (14), η απόφαση εκτέλεσης ενός τέτοιου έργου οριστικοποιήθηκε στο πλαίσιο συμφωνίας που συνήφθη μεταξύ της γερμανικής ομοσπονδιακής κυβέρνησης και των ομόσπονδων κρατών του Βερολίνου και του Βραδεμβούργου τον Μάιο του 1996.
- (142) Ένα τρίτο σημαντικό στοιχείο ήταν η αποτυχημένη απόπειρα μεταφοράς της επιβατικής κίνησης από το Tegel στο Schönefeld κατά τη δεκαετία του 1990, καθώς και το γεγονός ότι ύστερα από μια περίοδο στασιμότητας κατά το δεύτερο μισό της εν λόγω δεκαετίας, η κίνηση στο Schönefeld μειωνόταν σταθερά από το 2000 έως το 2003, έτος κατά το οποίο οι δημόσιες αρχές αναγκάστηκαν να αναγνωρίσουν ότι απέτυχαν στην προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των αερολιμένων του Βερολίνου.

⁽³³⁾ Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής (Alfa Romeo), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 20· υπόθεση T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-435, σκέψεις 250-270.

- (143) Αυτό υποχρέωσε τις δημόσιες αρχές και την FBS να εξετάσουν το 2003 τις διάφορες στρατηγικές επιλογές που είχε στη διάθεσή της η FBS. Όπως προαναφέρθηκε, τη δεδομένη χρονική στιγμή, ο στόχος της δημιουργίας ενός νέου, ενιαίου αερολιμένα στο Βερολίνο με έδρα το Schönefeld, που θα ενσωμάτωνε μέρος των υφιστάμενων υποδομών του Schönefeld, δεν αμφισβητήθηκε ⁽³⁴⁾. Στόχος της FBS και των δημόσιων αρχών ήταν, επομένως, να βρεθεί η βέλτιστη στρατηγική για το Schönefeld για την περίοδο από το 2003 έως την έναρξη λειτουργίας του BER, η οποία είχε προγραμματιστεί για το 2011. Στο πλαίσιο αυτό, όπως αναφέρθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη (28), ανέθεσαν την εκπόνηση μελέτης σε σύμβουλο (η «μελέτη του συμβούλου»), στην οποία προτάθηκε μια στρατηγική για την προσέλκυση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στο Schönefeld (στρατηγική AXK).
- (144) Πέραν της στρατηγικής AXK (εναλλακτική 1), η FBS εξακολουθούσε να διαθέτει τις εναλλακτικές επιλογές διατήρησης της στρατηγικής που εφαρμόζονταν έως τότε στο Schönefeld (εναλλακτική 2), ή προσωρινού κλεισίματος του Schönefeld έως την έναρξη λειτουργίας του νέου αερολιμένα BER (εναλλακτική 3).

7.2.1. Εναλλακτική 1 έναντι εναλλακτικής 2

- (145) Όπως θα καταδειχτεί στη συνέχεια, ένας συνετός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε με γνώμονα μεσοπρόθεσμες έως μακροπρόθεσμες προοπτικές κερδοφορίας, εάν ήταν στη θέση της FBS εύλογα θα επέλεγε την εναλλακτική 1 αντί της εναλλακτικής 2.

Η μελέτη του συμβούλου

- (146) Όπως διευκρινίστηκε στις αιτιολογικές σκέψεις (29) και (30), ο σύμβουλος διαπίστωσε ότι υπήρχαν δυνατότητες σημαντικής επέκτασης της εναέριας κυκλοφορίας στο Βερολίνο για διάφορους λόγους διαρθρωτικής φύσεως και ότι, σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες πρωτευουσών, το Βερολίνο εξακολουθούσε να διαθέτει σημαντικές δυνατότητες το 2003 για την καθιέρωση και την αύξηση επιβατικής κίνησης AXK.
- (147) Ο σύμβουλος συνέκρινε το Βερολίνο με άλλες μεγάλες πόλεις από την άποψη της επιβατικής κίνησης των AXK. Διαπίστωσε ειδικότερα ότι η συχνότητα δρομολογίων ανά κάτοικο στη μητροπολιτική περιοχή ήταν πολύ χαμηλότερη στο Βερολίνο (0,011) σε σχέση με άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Λονδίνο (0,029), οι Βρυξέλλες (0,040), η Κολωνία (0,030) και το Δουβλίνο (0,051). Επίσης, ο σύμβουλος διαπίστωσε ότι το ποσοστό της συχνότητας των δρομολογίων των AXK επί της συχνότητας του συνόλου των δρομολογίων ήταν πολύ χαμηλότερο στο Βερολίνο σε σχέση με άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις και εκτίμησε επί τη βάση αυτή ότι το εν λόγω ποσοστό μπορούσε να αυξηθεί από [...] % σε τουλάχιστον [...] % και πιθανώς [...] %.
- (148) Ακόμη, με βάση την πείρα από άλλες μεγάλες πόλεις, ο σύμβουλος εκτίμησε ότι εάν λαμβάνονταν μέτρα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης των AXK, τα δύο τρίτα της πρόσθετης κίνησης αυτού του είδους θα αποτελούνταν από «καινούριους επιβάτες», δηλαδή επιβάτες που δεν θα ταξίδευαν αεροπορικώς από το Βερολίνο εάν δεν δημιουργούνταν η επιπλέον προσφορά AXK μέσω των εν λόγω μέτρων ⁽³⁵⁾. Ο σύμβουλος έκρινε ότι ορισμένοι από τους «καινούριους επιβάτες» θα «εκτρέπονταν» από άλλα είδη μεταφορών, όπως οι σιδηρόδρομοι ή τα υπεραστικά λεωφορεία.
- (149) Βάσει των εν λόγω αναλύσεων, ο σύμβουλος πρόβλεψε ότι οι δυνατότητες για πρόσθετη κίνηση AXK στο Schönefeld αφορούσαν αύξηση μεταξύ 600 000 και 900 000 πρόσθετων επιβατών ετησίως βραχυπρόθεσμα, συγκεκριμένα από το 2003 έως το 2005, και 300 000 πρόσθετων επιβατών ετησίως σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο, δηλαδή μεταξύ του 2005 και του 2010. Ως αποτέλεσμα μιας τόσο απότομης αύξησης, αναμενόταν ότι το Schönefeld θα εξυπηρετούσε 3 έως 4,2 εκατ. περισσότερους επιβάτες σε σχέση με το 2003. Αυτό σήμαινε ότι η FBS μπορούσε να ελπίζει ότι ο συνολικός όγκος των επιβατών της στο Schönefeld θα κυμαινόταν μεταξύ 4,7 και 5,9 εκατ. επιβατών το 2010 ⁽³⁶⁾.
- (150) Ο σύμβουλος προέβη στη συνέχεια σε λεπτομερή αξιολόγηση της σκοπιμότητας μιας στρατηγικής που θα εστίαζε στους AXK στο Schönefeld, εντοπίζοντας τα πιθανά εμπόδια και τους παράγοντες που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την επιτυχία μιας τέτοιας στρατηγικής.
- (151) Ο σύμβουλος ανέλυσε καταρχάς εις βάθος τις λειτουργικές απαιτήσεις των AXK, οι οποίες διαφέρουν από εκείνες των παραδοσιακών αερομεταφορέων από διάφορες απόψεις. Βασίζοντας την ανάλυσή του στην κατάσταση μιας σειράς ευρωπαϊκών αερολιμένων που φιλοξενούν AXK, διαπίστωσε ότι οι βασικές απαιτήσεις των AXK ήταν οι εξής:

— μικρός χρόνος παραμονής του αεροσκάφους στον αερολιμένα μεταξύ άφιξης και επόμενης αναχώρησης (25-30 λεπτά ⁽³⁷⁾) – η πλέον σημαντική απαίτηση·

⁽³⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

⁽³⁵⁾ Ο σύμβουλος επισήμανε ότι από υφιστάμενες αναλύσεις που αφορούσαν τις ευρωπαϊκές και τις αμερικανικές αγορές είχε καταδειχτεί ότι μεταξύ 50 % και 80 % των επιβατών που μεταφέρονται από νεοεισερχόμενο AXK είναι «καινούριοι επιβάτες», με το ακριβές ποσοστό να εξαρτάται από το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

⁽³⁶⁾ Στην πραγματικότητα, η FBS κατέγραψε ακόμα υψηλότερο όγκο (7,3 εκατ. επιβάτες).

⁽³⁷⁾ Το 2003, δηλαδή πριν από την έναρξη εφαρμογής της στρατηγικής AXK, για 26 από τις 32 αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο Schönefeld οι χρόνοι παραμονής του αεροσκάφους στον αερολιμένα μεταξύ άφιξης και επόμενης αναχώρησης κυμαίνονταν από 45 έως 90 λεπτά.

- μείωση στο ελάχιστο μιας σειράς αερολιμενικών υπηρεσιών που αφορούν τη διακίνηση επιβατών και αποσκευών αλλά υψηλή ποιότητα των αιτούμενων υπηρεσιών·
 - «επιβίβαση με τα πόδια» ⁽³⁸⁾ αντί για την περισσότερο δαπανηρή χρήση γεφυρών επιβίβασης, με μικρή απόσταση μεταξύ του αεροσταθμού και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών·
 - απλές και λειτουργικές υποδομές, χωρίς δαπανηρά συστήματα ΤΠ, κατανοητές και απλές διαδρομές εντός του αερολιμένα·
 - επαρκείς επίγειες μεταφορικές συνδέσεις προς τον αερολιμένα·
 - αποκλειστική διάθεση πυλών, θυρίδων πωλήσεων και ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και παροχή επαρκούς χώρου γραφείων σε ΑΧΚ.
- (152) Ο σύμβουλος διαπίστωσε ότι το Schönefeld πληρούσε εν γένει αυτές τις απαιτήσεις. Ειδικότερα, οι μικροί χρόνοι παραμονής αεροσκαφών στον αερολιμένα μεταξύ άφιξης και επόμενης αναχώρησης στο Schönefeld ήταν εφικτοί από λειτουργική άποψη. Επιπλέον, ο σύμβουλος επισήμανε την ύπαρξη βέλτιστων συνδέσεων προς τον αερολιμένα με λεωφορεία, καθώς και σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων. Εντούτοις, ο σύμβουλος εντόπισε διάφορα ήσσονος σημασίας κενά και αδυναμίες αναφορικά με την επιβίβαση με τα πόδια, την αποκλειστική διάθεση αιθουσών και χώρων γραφείου στον αεροσταθμό, τις κατανοητές διαδρομές στο εσωτερικό του αερολιμένα και τις αποστάσεις μεταξύ των αεροσταθμών και των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών. Λαμβάνοντας ως έναν βαθμό υπόψη τις λύσεις που εφαρμόστηκαν σε άλλους αερολιμένες που φιλοξενούν ΑΧΚ, ο σύμβουλος συνέστησε σειρά περιορισμένων σχετικά προσαρμογών που μπορούσαν να πραγματοποιηθούν για να ικανοποιηθούν πλήρως οι απαιτήσεις των ΑΧΚ που ενδιαφέρονταν να ξεκινήσουν να δραστηριοποιούνται στο Schönefeld. Δεν θεωρήθηκε αναγκαία μεγάλη κλίμακας επένδυση για υποδομές ή σημαντικές τροποποιήσεις στις υφιστάμενες υποδομές. Ειδικότερα, όσον αφορά την επιβίβαση με τα πόδια, φάνηκε ότι θα μπορούσαν να προστεθούν επιπλέον πύλες επιβίβασης με τα πόδια στις υφιστάμενες υποδομές εντός διαστήματος λίγων μηνών και με χαμηλό κόστος.
- (153) Επιπλέον, ο σύμβουλος εκτίμησε την ανταγωνιστική πίεση που θα ασκούσαν στις δραστηριότητες των ΑΧΚ στο Schönefeld, σε περίπτωση που η FBS αποφάσιζε να τις αναπτύξει. Ο σύμβουλος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πίεση θα ήταν περιορισμένη, κυρίως διότι οι εγγύτεροι διεθνείς αερολιμένες που μπορούσαν να φιλοξενήσουν σημαντική επιβατική κίνηση ΑΧΚ, όπως εκείνοι της Δρέσδης, της Λειψίας ή του Ανόβερου, βρίσκονταν σε πολύ μεγάλη απόσταση ώστε να είναι σε θέση να ασκήσουν σημαντική ανταγωνιστική πίεση. Σύμφωνα με τον σύμβουλο, το γεγονός αυτό επιβεβαίωνε ότι το μεγάλο δυναμικό αναφορικά με την κίνηση των ΑΧΚ στην περιοχή του Βερολίνου μπορούσε πράγματι να αξιοποιηθεί στο Schönefeld.
- (154) Εξάλλου, ο σύμβουλος εντόπισε και ανέλυσε τις διάφορες εναλλακτικές επιλογές που είχε στη διάθεσή της η FBS για παροχή ελκυστικών αερολιμενικών τελών σε ΑΧΚ. Αυτή η πτυχή θεωρήθηκε καίριας σημασίας στοιχείο μιας πιθανής στρατηγικής ΑΧΚ. Για την ακρίβεια, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι ΑΧΚ, εξαιτίας της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζουν οι ίδιοι έναντι των επιβατών, η οποία απορρέει από μια στρατηγική εστιασμένη σε υψηλούς όγκους και ελκυστικούς ναύλους, απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων χαμηλά αερολιμενικά τέλη. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι ΑΧΚ λειτουργούν συχνά «από σημείο σε σημείο» και όχι υπό μορφή «ακτινωτού τροχού», είναι σε θέση να δημιουργούν νέα δρομολόγια, να διακόπτουν υφιστάμενα και να αυξάνουν ή να μειώνουν τη συχνότητα των δρομολογίων με πολύ ευέλικτο και δυναμικό τρόπο. Αυτό αυξάνει την ικανότητά τους να ασκούν πίεση στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προκειμένου να επιτυγχάνουν τα χαμηλότερα δυνατά αερολιμενικά τέλη. Επομένως, ήταν σαφές ότι καμία στρατηγική ΑΧΚ δεν θα μπορούσε να επιτύχει χωρίς ένα ελκυστικότερο σύστημα αερολιμενικών τελών στο Schönefeld.
- (155) Οι επιλογές που αξιολογήθηκαν από τον σύμβουλο ήταν: i) μια γενική μείωση των αερολιμενικών τελών, ii) εκπτώσεις βάσει όγκου, iii) διαφοροποίηση των τελών ανάλογα με τη φύση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ή iv) συνδυασμοί αυτών των βασικών εναλλακτικών επιλογών. Βάσει εξέτασης της νομοθεσίας και αξιολόγησης των εν λόγω επιλογών από οικονομική άποψη, ο σύμβουλος συνέστησε μια προσέγγιση που θα συνδύαζε γενική μείωση των αερολιμενικών τελών, έκπτωση των τελών εξυπηρέτησης επιβατών βάσει όγκου και διαφοροποίηση των τελών ανάλογα με το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, η οποία θα περιλάμβανε κυρίως απαλλαγή από τα τέλη στάθμευσης για χρόνο παραμονής του αεροσκάφους στον αερολιμένα μικρότερο από 30 λεπτά. Εκτός από τη γενική μείωση των αερολιμενικών τελών, τα εν λόγω μέτρα σχεδιάστηκαν με ειδικότερο σκοπό να παρέχουν οφέλη αποκλειστικά στους ΑΧΚ που επρόκειτο να μετεγκατασταθούν στο Schönefeld, και όχι σε αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνταν ήδη στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Το σκεπτικό της εν λόγω στρατηγικής ήταν η προσέλκυση νέων αερομεταφορέων χωρίς να δημιουργηθούν δυσμενείς επιπτώσεις για τα έσοδα από αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα.

⁽³⁸⁾ Η επιβίβαση με τα πόδια σημαίνει ότι οι επιβάτες εγκαταλείπουν τον αεροσταθμό και περπατούν εντός του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών προκειμένου να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος.

- (156) Τέλος, ο σύμβουλος εντόπισε και ανέλυσε διάφορα πιθανά μέτρα που αποσκοπούσαν στην αύξηση των μη αεροπορικού χαρακτήρα εσόδων, που θα προέρχονταν συγκεκριμένα από τις δραστηριότητες των εστιατορίων και των αλυσίδων εστίασης, των χώρων στάθμευσης, των λεωφορείων, των διαφημιστικών χώρων κ.λπ. Στις εν λόγω συστάσεις ελήφθησαν υπόψη ο όγκος και το είδος ⁽³⁹⁾ της πρόσθετης επιβατικής κίνησης που αναμενόταν να δημιουργηθεί από την προτεινόμενη στρατηγική ΑΧΚ.
- (157) Στη μελέτη του, ο σύμβουλος εφάρμοσε ορθή μεθοδολογία και προέβη σε λεπτομερή αξιολόγηση λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες. Ειδικότερα, ο ποσοτικός προσδιορισμός του δυναμικού πρόσθετης επιβατικής κίνησης από ΑΧΚ, ο οποίος βασίστηκε στα ειδικά χαρακτηριστικά της περιοχής του Βερολίνου, καθώς και στην πείρα που είχε αποκομιστεί από τις μεγάλες «πόλεις αναφοράς», συνιστά αξιόπιστη ανάλυση. Χρήσιμη υπήρξε επίσης η εκτίμηση του βαθμού στον οποίο η στρατηγική ΑΧΚ μπορούσε να απειληθεί από τον ανταγωνισμό που ασκούσαν άλλοι αερολιμένες, και τα συμπεράσματα που συνάχθηκαν από την εν λόγω ανάλυση είναι εύλογα. Η εξέταση των απαιτήσεων των ΑΧΚ που θα ενδιαφέρονταν ενδεχομένως για την έναρξη εκτέλεσης δρομολογίων από το Schönefeld, καθώς και ο προσδιορισμός μέτρων που είχαν ως στόχο να διευκολύνουν το Schönefeld ώστε να ικανοποιήσει στο έπακρο τις εν λόγω απαιτήσεις, ήταν εξίσου αξιόπιστα. Η εν λόγω ανάλυση ήταν πράγματι συστηματική και πολύ λεπτομερής. Το ίδιο ισχύει και για την ανάλυση των διαφόρων πιθανών καθεστώτων αερολιμενικών τελών με σκοπό την προσέλκυση ΑΧΚ.
- (158) Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, στο πλαίσιο της μελέτης του, ο σύμβουλος συνέταξε σειρά εγγράφων για την FBS τα οποία, από κοινού με τα έγγραφα που κατάρτισε η ίδια η FBS (συμπεριλαμβανομένου του εκ των προτέρων χρηματοδοτικού σχεδίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2003 που περιλάμβανε προβλέψεις αποδοτικότητας), αποτέλεσαν τη βάση για να ληφθεί η απόφαση της FBS σχετικά με την υλοποίηση της στρατηγικής ΑΧΚ. Στον πίνακα 8 παρέχεται επισκόπηση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων που αναμενόταν το 2003 από τη στρατηγική ΑΧΚ και από μια στρατηγική βάσει της οποίας η FBS θα συνέχιζε να εστιάζει στην παραδοσιακή κίνηση (που αναφέρεται ως «εναλλακτική 1» στη μελέτη του δεύτερου εμπειρογνώμονα). Όσον αφορά τη στρατηγική ΑΧΚ, προβλέπονται δύο σενάρια, ένα «απαισιόδοξο» και ένα «ρεαλιστικό», που διαφέρουν ως προς το μέγεθος της αναμενόμενης κίνησης ΑΧΚ.

Πίνακας 8

Χρηματοοικονομικός αντίκτυπος της εναλλακτικής 1 και της εναλλακτικής 2 από άποψη αναμενόμενων περιθωρίων κέρδους στο Schönefeld κατά την περίοδο 2003-2012 (σε εκατ. ευρώ)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Περιθώριο κέρδους χωρίς ΑΧΚ (εναλλακτική 1)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο κέρδους με ΑΧΚ (εναλλακτική 2 - «απαισιόδοξο σενάριο»)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο κέρδους με ΑΧΚ (εναλλακτική 3 - «ρεαλιστικό σενάριο»)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: σχέδιο χρηματοδότησης FBS

- (159) Οι ανωτέρω εκτιμήσεις τόσο για το «ρεαλιστικό» όσο και για το «απαισιόδοξο» σενάριο προέκυψαν από τις προβλέψεις για την πρόσθετη κίνηση ΑΧΚ που καταρτίστηκαν από τον σύμβουλο. Οι εν λόγω εκτιμήσεις τείνουν να επιβεβαιώσουν ότι η στρατηγική ΑΧΚ θα είχε ως αποτέλεσμα μια ευνοϊκότερη οικονομική κατάσταση, σε αντίθεση με την αντίστροφη περίπτωση στην οποία η FBS θα συνέχιζε να εστιάζει σε παραδοσιακούς αερομεταφορείς. Για την ακρίβεια, η FBS θα

⁽³⁹⁾ Για παράδειγμα, ο σύμβουλος συνέστησε την εγκατάσταση αλυσίδας ταχυφαγείων στον αερολιμένα με σκοπό τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις μεγάλου αριθμού επιβατών που ταξιδεύουν με ΑΧΚ.

εξακολουθούσε να παρουσιάζει σημαντικές ζημιές έως το 2012 εάν επέλεγε την εναλλακτική 1, χωρίς σημαντική μείωση των εν λόγω ζημιών. Αντίθετα, η στρατηγική AXK θα οδηγούσε σε σημαντική και σταθερή μείωση των ζημιών, με επιστροφή στην κερδοφορία από το 2009 βάσει του «ρεαλιστικού σεναρίου».

- (160) Ως εκ τούτου, τα συμπεράσματα της μελέτης του συμβούλου, από κοινού με τις προβλέψεις της ίδιας της FBS, θα είχαν θεωρηθεί από συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς που ενεργεί με γνώμονα προοπτικές μεσοπρόθεσμης έως μακροπρόθεσμης κερδοφορίας υγιούς βάσης για τη λήψη στρατηγικής απόφασης. Ως εκ τούτου, θα ήταν εύλογο από την πλευρά ενός συνετού επενδυτή στην οικονομία της αγοράς να επιλέξει την εναλλακτική 1 έναντι της εναλλακτικής 2.

Η μελέτη του πρώτου εμπειρογνώμονα

- (161) Όπως ήδη αναφέρθηκε, η FBS ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σε ελεγκτική εταιρεία [...] («ο πρώτος εμπειρογνώμονας») προκειμένου να ελεγχθούν στο πλαίσιο προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων οι πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η FBS όταν αποφάσισε να υλοποιήσει τη στρατηγική AXK (η «μελέτη του πρώτου εμπειρογνώμονα»). Η εν λόγω μελέτη οριστικοποιήθηκε το 2007 και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, από την άποψη του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, ήταν εύλογη επιλογή η υλοποίηση της στρατηγικής AXK και η εφαρμογή ενός αντίστοιχου πίνακα τελών, συγκεκριμένα του πίνακα του 2004. Ο πρώτος εμπειρογνώμονας βασίστηκε για την ανάλυσή του σε σειρά εγγράφων του 2003, ιδίως σε ένα σχέδιο χρηματοδότησης που εκπονήθηκε από την FBS για την περίοδο από το 2004 έως το 2012, και σε διάφορα έγγραφα που καταρτίστηκαν από τον σύμβουλο στο πλαίσιο της μελέτης που διενεργήθηκε για την FBS.

- (162) Τα συμπεράσματα του πρώτου εμπειρογνώμονα συμφωνούν με εκείνα στα οποία κατέληξε η μελέτη του συμβούλου. Παρόλο που η μελέτη του πρώτου εμπειρογνώμονα δεν έχει ουσιώδη σημασία για την αξιολόγηση της Επιτροπής, αποτελεί ένα ακόμη στοιχείο που επιβεβαιώνει ότι εύλογα θα επέλεγε ένας συνετός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς την εναλλακτική 1 αντί της εναλλακτικής 2.

Συμπέρασμα

- (163) Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, που θα ενεργούσε με γνώμονα μεσοπρόθεσμες έως μακροπρόθεσμες προοπτικές κερδοφορίας, στη θέση της FBS εύλογα θα επέλεγε την εναλλακτική 1 αντί της εναλλακτικής 2 το 2003.

7.2.2. Εναλλακτική 3 έναντι εναλλακτικών 1 και 2

- (164) Όπως ήδη αναφέρθηκε, μια πιθανή επιλογή για την FBS θα ήταν το κλείσιμο του Schönefeld (εναλλακτική 3), τουλάχιστον έως την έναρξη λειτουργίας του BER. Η FBS ήταν σε θέση να λάβει μια τέτοια απόφαση όχι μόνο το 2003 (το έτος κατά το οποίο η FBS αποφάσισε να δρομολογήσει τη στρατηγική AXK), αλλά τόσο πριν όσο και μετά. Από τα διαθέσιμα έγγραφα φαίνεται ότι η FBS δεν εξέτασε ποτέ σοβαρά την εν λόγω επιλογή, τουλάχιστον όχι μετά τη σύναψη της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών του 1992. Επιπλέον, τα οφέλη μιας τέτοιας επιλογής δεν αναλύθηκαν στη μελέτη του συμβούλου.

- (165) Για την αξιολόγηση του κατά πόσον ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας θα έκρινε την εν λόγω επιλογή περισσότερο επωφελή από τις εναλλακτικές 1 και 2, έχει ουσιώδη σημασία να ληφθεί υπόψη το έργο BER. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη (14), ο προγραμματισμός για τη δημιουργία ενός ενιαίου αερολιμένα του Βερολίνου ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1992, και στις 20 Ιουνίου 1993 ανακοινώθηκε ότι η περιοχή νοτιώς του Schönefeld, δίπλα στον υπάρχοντα αερολιμένα, αποτελούσε μία από τις πιθανές τοποθεσίες για την εγκατάσταση των αερολιμενικών υποδομών του νέου BER. Ως εκ τούτου, ήδη από την περίοδο 1992-1993, το ενδεχόμενο να φιλοξενήσει το Schönefeld τον νέο ενιαίο αερολιμένα του Βερολίνου, ήταν αρκετά μεγάλο. Το ενδεχόμενο αυτό μετατράπηκε σε βεβαιότητα με τη συμφωνία που υπεγράφη στις 28 Μαΐου 1996 από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και τα ομόσπονδα κράτη του Βερολίνου και του Βραδεμβούργου, η οποία δεν αμφισβητήθηκε ποτέ έκτοτε.

- (166) Με βάση τα ανωτέρω, το κλείσιμο του Schönefeld θα ενείχε σειρά σημαντικών μειονεκτημάτων για έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Καταρχάς, θα πρέπει να αναφερθεί εκ νέου ότι, ενώ το Tempelhof έπαυε σταδιακά τις λειτουργίες του, το Tegel λειτουργούσε ολοένα περισσότερο στα όρια της χωρητικότητάς του από τη δεκαετία του 1990 και, όπως καταδεικνύεται στον πίνακα 1, η επιβατική κίνηση σε αυτό σημειώνει σημαντική αύξηση από τότε ⁽⁴⁰⁾. Το Tegel δεν μπορούσε, σε καμία περίπτωση, να αναλάβει ολόκληρο τον όγκο της επιβατικής κίνησης από την περιοχή του Βερολίνου. Το Schönefeld ήταν απαραίτητο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το Βερολίνο θα διέθετε επαρκή αερολιμενική χωρητικότητα, και η αναστολή της λειτουργίας του θα δημιουργούσε σημαντικές ελλείψεις. Για την ακρίβεια, μεταξύ του 1991 και του 2003, το Schönefeld κάλυπτε μεταξύ 13 % και 20 % της συνολικής επιβατικής κίνησης στις αεροπορικές μεταφορές του Βερολίνου. Το Schönefeld ήταν ιδιαίτερα αναγκαίο σε περιόδους αιχμής, δηλαδή σε περιόδους όπου σημειωνόταν υψηλός αριθμός ναυλωμένων πτήσεων από το Βερολίνο. Επιπλέον, το Schönefeld είχε επίσης καίρια σημασία για τις πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων, διότι, σε αντίθεση με το Tegel, διέθετε άδεια 24ωρης λειτουργίας και μπορούσε συνεπώς να χρησιμοποιείται για νυχτερινές πτήσεις. Εξάλλου, δεν ήταν δυνατή η επέκταση του Tegel και του Tempelhof σε τέτοιο βαθμό ώστε να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί ως προς τη χωρητικότητα σε βάθος χρόνου ⁽⁴¹⁾.

⁽⁴⁰⁾ Κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή, η κίνηση στο Tempelhof ήταν πολύ περιορισμένη σε σχέση με εκείνη στους δύο άλλους αερολιμένες του Βερολίνου.

⁽⁴¹⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις (9) και (14).

- (167) Επιπλέον, το ίδιο το Schönefeld διέθετε σημαντική αναξιοποίητη χωρητικότητα και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να αναλάβει πρόσθετη κίνηση. Όπως καταδεικνύεται από τον πίνακα 1, η παρουσία του Schönefeld συνέβαλε στη σημαντική αύξηση της κίνησης από και προς το Βερολίνο συν τω χρόνω, ιδίως μετά τη δρομολόγηση της στρατηγικής AXK το 2003. Μεταξύ του 2003 και του 2006, η επιβατική κίνηση στο Βερολίνο αυξήθηκε από 13,3 σε 18,4 εκατ. επιβάτες, και ποσοστό άνω του 80 % της εν λόγω αύξησης απορροφήθηκε από το Schönefeld. Ως εκ τούτου, το κλείσιμο του Schönefeld θα στερούσε από το Βερολίνο όχι μόνο ένα σημαντικό μερίδιο της υπάρχουσας κίνησης αλλά και σημαντικό δυναμικό αύξησης της εν λόγω κίνησης.
- (168) Η προοπτική να προκαλέσει το κλείσιμο ενός αερολιμένα έλλειψη χωρητικότητας στην περιοχή όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και να περιορίσει το δυναμικό αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας στην εν λόγω περιοχή δεν θα απέτρεπε από μόνη της έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, που θα ενεργούσε με γνώμονα την κερδοφορία και όχι στόχους δημόσιας πολιτικής, από το να προβεί στο κλείσιμο του αερολιμένα. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, το κλείσιμο του Schönefeld και ο αντίκτυπός του στη συνολική χωρητικότητα των αερολιμενικών υποδομών στην περιοχή του Βερολίνου, και κατά συνέπεια, στο σύνολο της εναέριας κυκλοφορίας στη συγκεκριμένη περιοχή, θα είχε σοβαρό αντίκτυπο στην κίνηση του BER, ως μελλοντικού ενιαίου αερολιμένα στην περιοχή του Βερολίνου, κατά την έναρξη των λειτουργιών του. Εάν έκλεινε το Schönefeld, το BER θα ξεκινούσε τη λειτουργία του υπό πολύ χειρότερους επιχειρηματικούς όρους, δηλαδή με πολύ χαμηλότερη κίνηση, από ό,τι εάν το Schönefeld εξακολουθούσε να λειτουργεί. Ο παράγων αυτός θα απέτρεπε έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε στη θέση της FBS από το να προβεί στην αναστολή της λειτουργίας του Schönefeld, εξαιτίας του αντίκτυπου που θα είχε το κλείσιμο στην αποδοτικότητα της εταιρείας.
- (169) Επιπλέον, εάν το Schönefeld έκλεινε πριν από την έναρξη λειτουργίας του BER, η FBS θα έπρεπε να δημιουργήσει εκ νέου ολόκληρη την αρχική επιβατική κίνηση του BER. Ως εκ τούτου, θα έπρεπε να πείσει τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο Tegel να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους στον νέο αερολιμένα (αντί να τις διακόψουν απλά) και εκείνες που δεν εκτελούσαν δρομολόγια από το Βερολίνο να αρχίσουν να το πράττουν. Αυτό θα διαμόρφωνε μια πολύ λιγότερο ευνοϊκή κατάσταση από εκείνη κατά την οποία το Schönefeld θα εξακολουθούσε να λειτουργεί όταν θα άνοιγε το BER. Στη δεύτερη περίπτωση, σημαντικό ποσοστό της αρχικής κίνησης του νέου αερολιμένα θα δημιουργούνταν «με φυσικό τρόπο» από τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν ήδη στο Schönefeld, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είχαν προσελκυστεί από το 2003 μέσω της στρατηγικής AXK.
- (170) Επιπλέον, το κλείσιμο του Schönefeld θα είχε έντονο διοικητικό αντίκτυπο στο έργο BER. Το κλείσιμο του αερολιμένα θα οδηγούσε σε ανάκληση της άδειας λειτουργίας του. Ως εκ τούτου, για τον νέο αερολιμένα θα απαιτούνταν μια εντελώς νέα διαδικασία προγραμματισμού και μια εντελώς νέα άδεια λειτουργίας. Αντιθέτως, εάν το Schönefeld συνέχιζε να λειτουργεί, για την έναρξη λειτουργίας του BER θα χρειαζόταν απλώς επέκταση της άδειας λειτουργίας του Schönefeld· για την επέκταση αυτή θα απαιτούνταν μια πολύ απλούστερη διοικητική διαδικασία που θα συνεπαγόταν πολύ χαμηλότερες δαπάνες, λιγότερο χρόνο και πολύ μικρότερο βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με την έκβαση της διαδικασίας. Στην περίπτωση μιας εντελώς νέας διαδικασίας προγραμματισμού και άδειας λειτουργίας, το άγνωστο αποτέλεσμα της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου θα δημιουργούσε σημαντική αβεβαιότητα. Επιπλέον, είναι γενικά αποδεκτό ότι η αποδοχή από το κοινό ενός έργου που αφορά έναν εντελώς νέο αερολιμένα είναι πολύ πιο προβληματική από ό,τι η απλή επέκταση υποδομών που ήδη λειτουργούν.
- (171) Η διακοπή των δραστηριοτήτων στο Schönefeld θα δημιουργούσε επίσης κόστος λόγω της πραγματοποίησης απολύσεων και της ανάγκης για προσλήψεις, επάνδρωση και κατάρτιση νέου προσωπικού σε μεταγενέστερο στάδιο, κατά το άνοιγμα του BER. Αυτό θα δημιουργούσε πρόσθετες δαπάνες και λειτουργικές δυσκολίες σε σύγκριση με ένα σενάριο στο οποίο το προσωπικό του Schönefeld θα ήταν άμεσα διαθέσιμο να εργαστεί στον νέο αερολιμένα όταν αυτός θα ετίθετο σε λειτουργία.
- (172) Είναι πολύ δύσκολος ο ποσοτικός προσδιορισμός των ανωτέρω πτυχών, δεδομένου ιδίως ότι επηρεάζουν την οικονομική κατάσταση ενός μελλοντικού αερολιμένα σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο. Ωστόσο, είναι σαφές ότι επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό το οικονομικό περιβάλλον εντός του οποίου θα άνοιγε και θα λειτουργούσε το BER, καθώς και τη βιωσιμότητα του έργου, το οποίο έχει μεγάλη στρατηγική σημασία για την FBS. Ως εκ τούτου, ακόμη και σε ποιοτική βάση, αυτοί οι ανασταλτικοί παράγοντες πρέπει να θεωρούνται αρκετά σοβαροί, ώστε να υπερβαίνουν σε σπουδαιότητα τυχόν οφέλη που θα μπορούσαν να αναμένονται από το κλείσιμο του Schönefeld υπό τη μορφή πάγιας εξοικονόμησης κόστους, ιδίως εφόσον ήταν δυνατόν μια στρατηγική που θα στόχευε στην αύξηση της κίνησης AXK στο Schönefeld να αποφέρει θετικά οικονομικά αποτελέσματα.

7.2.3. Συμπέρασμα της προκαταρκτικής ανάλυσης

- (173) Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι από την οπτική ενός συνετού ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς δεν θα θεωρούνταν εύλογο το κλείσιμο του Schönefeld σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή μεταξύ του 1992 και της έναρξης λειτουργίας του BER. Επιπλέον, μεταξύ των τριών στρατηγικών επιλογών που ήταν διαθέσιμες το 2003, ένας συνετός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας θα επέλεγε την εναλλακτική 1, δηλαδή τη στρατηγική AXK αντί των εναλλακτικών 2 ή 3. Στο πλαίσιο της εν λόγω στρατηγικής, ο επενδυτής θα προσέφερε ελκυστικά αερολιμενικά τέλη (και/ή οικονομικά κίνητρα για τον περιορισμό του κόστους των αερολιμενικών τελών) στους AXK με σκοπό την προσέλκυση τους στο Schönefeld.

7.3. Αξιολόγηση της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών (μέτρο 1)

- (174) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, με δεδομένες τις διαρκείς ζημιές που κατέγραφε το Schönefeld, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η FBS ενήργησε ως συνετός επενδυτής στην οικονομία της αγοράς όταν αντιστάθηκε τις ζημιές που προέκυπταν από το Schönefeld σε επίπεδο ομίλου FBS μέσω κερδών από τις δραστηριότητες στο Tegel και το Tempelhof ⁽⁴²⁾.
- (175) Η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών υπεγράφη στις 6 Αυγούστου 1992, πολύ πριν από την έκδοση της απόφασης *Aéroports de Paris* ⁽⁴³⁾ στις 12 Δεκεμβρίου 2000. Οι γερμανικές αρχές είχαν εύλογα υποθέσει ότι η χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και ότι, ως εκ τούτου, δεν ήταν αναγκαία η κοινοποίηση των μέτρων στην Επιτροπή. Αυτό σημαίνει ότι η Επιτροπή δεν δύναται να αμφισβητήσει, βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, τη νομιμότητα των χρηματοδοτικών μέτρων που εγκρίθηκαν ⁽⁴⁴⁾ πριν από την έκδοση της απόφασης στην υπόθεση *Aéroports de Paris* ⁽⁴⁵⁾, δηλαδή πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000. Ως εκ τούτου, η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών θα μπορούσε ενδεχομένως να συνιστά κρατική ενίσχυση αρχής γενομένης μόνον από την ημερομηνία αυτή. Το χρονικό πεδίο εφαρμογής της έρευνας της Επιτροπής σχετικά με το εν λόγω μέτρο περιορίζεται συνεπώς στην περίοδο από τις 12 Δεκεμβρίου 2000 έως την ημερομηνία κατά την οποία κινήθηκε η επίσημη διαδικασία έρευνας.
- (176) Όπως διευκρίνισε η Γερμανία, η σύναψη συμφωνιών ελέγχου και μεταφοράς κερδών στο πλαίσιο ομίλων συνιστά συνήθη επιχειρηματική πρακτική, ιδίως για λόγους φορολογίας των εταιρειών. Επιπλέον, η αντιστάθμιση των ζημιών και των κερδών που παράγονται από διάφορες εταιρείες στο εσωτερικό ενός ομίλου αποτελεί επίσης συνήθη πρακτική, και μπορεί να λάβει τη μορφή συμφωνίας μεταφοράς καθώς και απλής καταβολής μερισμάτων από τις θυγατρικές προς τις μητρικές εταιρείες. Μόνον το γεγονός ότι ο όμιλος FBS έθεσε σε εφαρμογή συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών το 1992, την οποία και διατήρησε έκτοτε, δεν συνιστά αυτό καθαυτό κρατική ενίσχυση.
- (177) Όπως έχει ήδη αναφέρει η Επιτροπή όσον αφορά την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, «απαιτείται ευρύ περιθώριο κρίσης όσον αφορά τις αποφάσεις της επιχείρησης να προχωρήσει σε επενδύσεις. Η προσέγγιση [του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς] πρέπει να εφαρμόζεται από τη στιγμή που δεν υπάρχει άλλη εύλογη εξήγηση για τη χορήγηση δημόσιων πόρων παρά μόνον ότι αποτελούν ενίσχυση. Αυτή η μέθοδος πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται και για κάθε διασταυρούμενη επιχορήγηση ενός κερδοφόρου σκέλους ενός δημοσίου ομίλου προς ένα μη κερδοφόρο τμήμα. Αυτό συμβαίνει στους ιδιωτικούς ομίλους όταν είτε η εν λόγω επιχείρηση έχει ένα στρατηγικό σχέδιο με αρκετές ελπίδες για μακροπρόθεσμα κέρδη είτε όταν η διασταυρούμενη επιχορήγηση αντιπροσωπεύει καθαρό κέρδος για ολόκληρο τον όμιλο. Στις περιπτώσεις διασταυρούμενων επιχορηγήσεων στις εταιρείες χαρτοφυλακίου του δημοσίου, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη παρόμοιους στρατηγικούς στόχους». ⁽⁴⁶⁾
- (178) Ως εκ τούτου, στην προκειμένη περίπτωση, η διασταυρούμενη επιχορήγηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στο Schönefeld εάν αποτελεί μέρος στρατηγικού σχεδίου για μακροπρόθεσμα κέρδη ή εάν είναι γενικότερα επωφελής για τον όμιλο FBS.
- (179) Για όλους τους λόγους που αναφέρθηκαν στην ενότητα 7.2.2, είχε καταστεί σαφές ήδη από το 1992, και συνεπώς πολύ πριν από την απόφαση στην υπόθεση *Aéroports de Paris* ⁽⁴⁷⁾, ότι ήταν εύλογη η συνέχιση της λειτουργίας του Schönefeld αντί της αναστολής της, ακόμη και αν παρήγε ζημιές επί σειρά ετών. Πράγματι, το κλείσιμο του Schönefeld θα είχε προκαλέσει σοβαρή οικονομική ζημία στον αερολιμένα BER (που, ως ο μελλοντικός ενιαίος αερολιμένας του Βερολίνου, αναμενόταν να αποφέρει κέρδη, τουλάχιστον σε βάθος χρόνου) και θα είχε επίσης θέσει υπό αμφισβήτηση τη βιωσιμότητα αυτού του μεγάλου στρατηγικού έργου. Η απόφαση κατασκευής ενός ενιαίου αερολιμένα στο Βερολίνο ελήφθη όχι μόνο βάσει χωροταξικού σχεδίου ή ζητημάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα, αλλά και με σκοπό την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης και την αύξηση των εσόδων. Όπως αναγνωρίστηκε από την απόφαση της Επιτροπής για την έγκριση της ενίσχυσης που χορηγήθηκε με σκοπό τη χρηματοδότηση του αερολιμένα BER, η επιτυχία του έργου βασίστηκε στην αναμενόμενη αύξηση της κίνησης στο Βερολίνο ⁽⁴⁸⁾ σε έναν ενιαίο αερολιμένα ⁽⁴⁹⁾. Προκειμένου να διατηρηθεί η λειτουργία του Schönefeld, ενδεχομένως με σκοπό τη μετατροπή του σε κερδοφόρο αερολιμένα (καταρχάς, πείθοντας τις αεροπορικές εταιρείες να μετεγκατασταθούν στο Schönefeld και, στη συνέχεια, υλοποιώντας τη στρατηγική ΑΧΚ),

⁽⁴²⁾ Απόφαση κίνησης διαδικασίας, παράγραφοι 69 έως 71.

⁽⁴³⁾ Υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, η οποία επικυρώθηκε στην υπόθεση C-82/01 P, *Aéroports de Paris* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297, σκέψεις 75-79.

⁽⁴⁴⁾ Το σχετικό κριτήριο για την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι εγκρίθηκε ένα μέτρο ενίσχυσης είναι η ημερομηνία της νομικής δεσμευτικής πράξης με την οποία οι δημόσιες αρχές αναλαμβάνουν να χορηγήσουν την εν λόγω ενίσχυση στον δικαιούχο. Βλέπε υπόθεση T-358/94, *Compagnie Nationale Air France* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψη 79· υπόθεση T-109/01, *Fleuren Compost BV*, Συλλογή 2004, σ. II-127, σκέψη 74· συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-362/05 και T-363/05, *Nuova Agricast* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-297, σκέψη 80· συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-427/04 και T-17/05, *Γαλλική Δημοκρατία και France Télécom* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. II-4315, σκέψη 321.

⁽⁴⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 38/2008, της 3ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τον αεροσταθμό 2 του αερολιμένα του Μονάχου, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα, αιτιολογικές σκέψεις 74 έως 81.

⁽⁴⁶⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη (EE C 307 της 13.11.1993, σ. 3) – Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής (EE L 195 της 29.7.1980, σ. 35) των δημοσίων επιχειρήσεων στον κλάδο της μεταποίησης, αιτιολογική σκέψη 29.

⁽⁴⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 42.

⁽⁴⁸⁾ Βλέπε ιδίως αιτιολογική σκέψη 82 της απόφασης στην υπόθεση NN 25/09 (πρώην N 167/09).

⁽⁴⁹⁾ Βλέπε ιδίως αιτιολογική σκέψη 78 της απόφασης στην υπόθεση NN 25/09 (πρώην N 167/09).

κατέστη αναγκαία η διασφάλιση της βιωσιμότητάς του χρησιμοποιώντας μέρος των κερδών που παρήγαν το Tegel και το Tempelhof για τη χρηματοδότησή του. Συνεπώς, η διασταυρούμενη επιχορήγηση στην προκειμένη περίπτωση αποτελεί μέρος «στρατηγικού σχεδίου με αρκετές ελπίδες για μακροπρόθεσμα κέρδη», και σε κάθε περίπτωση, ενέχει οφέλη για τον όμιλο FBS στο σύνολό του σε βάθος χρόνου σε σύγκριση με την αντίστροφη κατάσταση, όπου το Schönefeld θα είχε κλείσει. Η FBS μπορούσε να αναμένει ότι αυτά τα μακροπρόθεσμα οφέλη –το επιτυχημένο άνοιγμα και η κερδοφόρος λειτουργία του ενιαίου νέου αερολιμένα για το πολεοδομικό συγκρότημα του Βερολίνου (συν τα αναμενόμενα κέρδη από τη λειτουργία του Schönefeld ύστερα από ορισμένα έτη υλοποίησης της στρατηγικής ΑΧΚ)– θα υπερέβαιναν τις ζημιές που θα συσσωρεύονταν από το Schönefeld πριν από το άνοιγμα του BER.

- (180) Ως εκ τούτου, μέσω της σύναψης και της διατήρησης της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών και της διατήρησης του Schönefeld σε λειτουργία, ο όμιλος FBS δεν χορήγησε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στο Schönefeld⁽⁵⁰⁾. Συνεπώς, η σύναψη και η εφαρμογή της συμφωνίας ελέγχου και μεταφοράς κερδών από την 12η Δεκεμβρίου 2000 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

7.4. Συμφωνίες μεταξύ της FBS και διαφόρων αεροπορικών εταιρειών: προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- (181) Πριν από την αξιολόγηση των συμφωνιών μεταξύ της FBS και διαφόρων αεροπορικών εταιρειών, είναι χρήσιμο να διατυπωθούν ορισμένες προκαταρκτικές παρατηρήσεις, ιδίως υπό το πρίσμα της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση *Charleroi* (η «απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*»)⁽⁵¹⁾, που εκδόθηκε μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στην παρούσα υπόθεση.

7.4.1. Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στις συμφωνίες μεταξύ της FBS και διαφόρων αεροπορικών εταιρειών

- (182) Ορισμένα τρίτα μέρη υποστήριξαν ουσιαστικά ότι οι εν λόγω συμφωνίες παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες είτε επειδή οι όροι που προβλέπονταν στο πλαίσιο των εν λόγω συμφωνιών διέφεραν από τους γενικούς κανόνες που ίσχυαν σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη στο Schönefeld ή επειδή δεν ίσχυαν οι ίδιοι όροι ομοίως για όλες τις αεροπορικές εταιρείες.
- (183) Το βασικό ερώτημα που τέθηκε από τα εν λόγω επιχειρήματα ήταν το ακόλουθο. Εάν υπάρχει σύστημα δημοσιευμένων τελών που εφαρμόζεται σε αερολιμένα που τελεί υπό εκμετάλλευση από δημόσια εταιρεία, και εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παρέχει εκπτώσεις επί των τελών αυτών ή οικονομικά κίνητρα που έχουν τα ίδια αποτελέσματα με τις εκπτώσεις⁽⁵²⁾, χορηγούν οι εν λόγω εκπτώσεις και τα εν λόγω κίνητρα⁽⁵³⁾ αυτά καθαυτά και σε όλες τις περιπτώσεις, οικονομικό πλεονέκτημα στις εμπλεκόμενες αεροπορικές εταιρείες;
- (184) Η απάντηση στο ερώτημα είναι όχι. Συγκεκριμένα, στην απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*, που αφορούσε ειδικότερα έκπτωση που παρασχέθηκε από την περιφέρεια της Βαλλωνίας προς αεροπορική εταιρεία σε αερολιμένα στον οποίο αρμόδια για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών ήταν η περιφέρεια, το Γενικό Δικαστήριο όρισε τα ακόλουθα: «Εν προκειμένω, το γεγονός απλώς και μόνον ότι η Περιφέρεια Βαλλωνίας διαθέτει εξουσίες κανονιστικής φύσεως σε θέματα καθορισμού των τελών αεροδρομίου δεν αποκλείει η εξέταση ενός συστήματος μειώσεως των ως άνω τελών να πρέπει να λάβει χώρα υπό το φως της αρχής του ιδιώτη επενδυτή υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, δεδομένου ότι παρόμοιο σύστημα μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον ιδιώτη επιχειρηματία...»⁽⁵⁴⁾ Αυτό συνεπάγεται ότι οι εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών (ή τα οικονομικά κίνητρα που μειώνουν τις καθαρές χρηματοοικονομικές ροές από τις αεροπορικές εταιρείες προς τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα) δεν χορηγούν αυτομάτως οικονομικό πλεονέκτημα. Προκειμένου να καθοριστεί αν αυτό ισχύει, είναι ανάγκη να εκτιμηθεί κατά πόσον ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που ενεργεί με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας θα είχε δεχτεί να παράσχει παρόμοιες εκπτώσεις και κίνητρα στον συγκεκριμένο αερομεταφορέα⁽⁵⁵⁾.
- (185) Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που αποτελεί φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα μπορεί να έχει πολλούς λόγους για να μην προσφέρει ίδιους όρους σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Ειδικότερα, θεωρείται εύλογο να παρέχονται ειδικά οικονομικά κίνητρα (μεταξύ άλλων υπό μορφή επιχορηγήσεων εμπορικής προώθησης) και ειδικές

⁽⁵⁰⁾ Υποθέτοντας ότι ο αερολιμένας του Schönefeld μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση στο πλαίσιο του ομίλου FBS, μολονότι δεν αποτελεί χωριστή νομική οντότητα, και ότι θα μπορούσε να λάβει κρατική ενίσχυση «από» την FBS.

⁽⁵¹⁾ Υπόθεση T-196/04, *Ryanair Ltd* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643.

⁽⁵²⁾ Όπως μειώσεις στις πληρωμές ή στα τέλη οι οποίες χορηγούνται για τη δημιουργία νέου δρομολογίου ή αύξησης της συχνότητας ενός δρομολογίου, ή επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης που αποσκοπούν στην κάλυψη μέρους του κόστους εμπορικής προώθησης της αεροπορικής εταιρείας, για παράδειγμα κατά τη δημιουργία νέου δρομολογίου.

⁽⁵³⁾ Τα εν λόγω κίνητρα προτείνονται στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών ή καθεστώτων παροχής οικονομικών κινήτρων που βασίζονται σε παραμέτρους όπως ο αριθμός των επιβατών, και προσδιορίζονται σε δημοσιευμένη νομική πράξη όπως ο πίνακας τελών.

⁽⁵⁴⁾ Απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*, σκέψη 101.

⁽⁵⁵⁾ Η Επιτροπή ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση στην απόφασή της C(2011) 3497 τελικό, της 24ης Μαΐου 2011, για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στην υπόθεση αριθ. SA.31662 - C/2011 (πρώην NN/2011) – Ρουμανία – Διεθνής Αερολιμένας Timisoara – Wizz Air (EE C 270 της 13.11.2011, σ. 11). Βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 129, στην οποία η Επιτροπή ανέφερε ότι: Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί εάν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα θα είχε συμφωνήσει με τις ίδιες ή παρόμοιες εμπορικές ρυθμίσεις με αυτές που ισχύουν στον αερολιμένα της Timisoara, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις διαθέσιμες πληροφορίες και τις προβλεπόμενες εξελίξεις κατά την ημερομηνία των εν λόγω συνεισφορών.

εκπτώσεις επί των δημοσιευμένων αεροπορικών τελών προς αεροπορικές εταιρείες που θα φέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών στον αερολιμένα. Αυτοί οι ευνοϊκοί όροι μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικά από την αναμενόμενη πρόσθετη επιβατική κίνηση και από τα μη αεροπορικού χαρακτήρα έσοδα που θα δημιουργηθούν από αυτή την πρόσθετη κίνηση ⁽⁵⁶⁾. Μια περαιτέρω αιτιολόγηση είναι ότι το περιθώριο ανά επιβάτη που δημιουργείται από τα αερολιμενικά τέλη που καταβάλλονται από την αεροπορική εταιρεία μπορεί να είναι σημαντικό σε απόλυτες τιμές από την άποψη του αριθμού των επιβατών, ακόμη και αν μειώνεται από τις εκπτώσεις και τα οικονομικά κίνητρα.

- (186) Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που αποτελεί φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα μπορεί να λάβει υπόψη πολυάριθμους παράγοντες για να καθορίσει τους όρους που θα προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες. Στους εν λόγω παράγοντες περιλαμβάνεται όχι μόνο η αναμενόμενη πρόσθετη επιβατική κίνηση, αλλά και ο χρόνος κατά τον οποίο πραγματοποιούνται οι διαπραγματεύσεις με την αεροπορική εταιρεία για τη σύναψη της συμφωνίας (και η κατάσταση του αερολιμένα κατά την περίοδο αυτή, ιδίως από άποψη αξιοποίησης της χωρητικότητας), τα δρομολόγια που σκοπεύει να πραγματοποιεί η αεροπορική εταιρεία ⁽⁵⁷⁾, οι λειτουργικές απαιτήσεις της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα, το είδος των υπηρεσιών που απαιτούνται στον αερολιμένα και τα χαρακτηριστικά τους, η πίεση που ασκούν οι αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων ⁽⁵⁸⁾ κ.λπ.
- (187) Συνεπώς, θεωρείται αιτιολογημένο από συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς που αποτελεί φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα να παρέχει διαφορετικούς όρους σε διαφορετικές αεροπορικές εταιρείες από άποψη αερολιμενικών τελών και οικονομικών κινήτρων, είτε μέσω διμερών συμφωνιών είτε μέσω καθεστώτων εκπτώσεων και οικονομικών κινήτρων που ενσωματώνονται στις νομικές πράξεις στις οποίες καθορίζονται τα τέλη ⁽⁵⁹⁾. Για τους σκοπούς της αξιολόγησης του κατά πόσον τέτοιου είδους εκπτώσεις και οικονομικά κίνητρα χορηγούν οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει να καθοριστεί αν ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης για την παροχή τους, θα μπορούσε εύλογα να αναμένει ότι η απόφαση θα αποδειχτεί κερδοφόρος, δηλαδή ότι θα οδηγήσει σε επίτευξη υψηλότερου κέρδους (ή χαμηλότερων ζημιών) σε σχέση με εκείνο που θα επιτυγχανόταν στην αντίστροφη περίπτωση.
- (188) Επιπλέον, αντίθετα με τα όσα υποστήριξαν ορισμένα τρίτα μέρη, όσον αφορά τους όρους που προσφέρονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων στις αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών (για παράδειγμα, ειδικές επιχορηγήσεις για τη δημιουργία νέων δρομολογίων) και δεν απορρέουν από γενικά καθεστώτα εκπτώσεων ή παροχής οικονομικών κινήτρων που περιλαμβάνονται σε δημοσιευμένο πίνακα τελών, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς δεν έχει κανένα λόγο να διασφαλίσει ότι αυτού του είδους οι όροι βασίζονται σε σειρά γενικών και διαφανών κριτηρίων που ισχύουν για όλους τους αερομεταφορείς. Κατά τη διενέργεια των διαπραγματεύσεων για τη σύναψη διμερούς συμφωνίας με μια αεροπορική εταιρεία, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς αναμένεται να λάβει υπόψη όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά των προτεινόμενων υπηρεσιών της αεροπορικής εταιρείας και όχι μια σειρά από προκαθορισμένα διαφανή κριτήρια που ενδέχεται να περιορίσουν το περιθώριο διαπραγμάτευσης. Ως εκ τούτου, οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν ορισμένα τρίτα μέρη αναφορικά με την εικαζόμενη έλλειψη διαφάνειας των εκπτώσεων και των οικονομικών κινήτρων που παρασχέθηκαν από την FBS στην προκειμένη περίπτωση δεν συνδέονται με την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

7.4.2. Νομιμότητα του πίνακα του 2004 και των διμερών συμφωνιών μεταξύ της FBS και διαφόρων αεροπορικών εταιρειών βάσει του εθνικού δικαίου

- (189) Το ερώτημα του αν ο πίνακας του 2004 τέθηκε σε ισχύ βάσει του εθνικού δικαίου, μολονότι έχει σημασία στο πλαίσιο του γερμανικού δικαίου, δεν συνδέεται με την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Για την ακρίβεια, το γεγονός ότι χορηγήθηκε έκπτωση σε γενικά αποδεκτά αερολιμενικά τέλη, ή οικονομικό κίνητρο με ισοδύναμο αποτέλεσμα, μέσω διμερούς συμφωνίας και όχι στο πλαίσιο γενικού καθεστώτος που συμπεριλαμβάνεται σε δημοσιευμένο πίνακα τελών δεν έχει σημασία εν προκειμένω. Πιο συγκεκριμένα, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς μπορεί να αποφασίσει να παράσχει εκπτώσεις ή κίνητρα μέσω οποιουδήποτε από τα δύο είδη μηχανισμών και η αποδοτικότητα αυτού του είδους των αποφάσεων δεν εξαρτάται από τον επιλεγέντα μηχανισμό. Ως εκ τούτου, το ζήτημα του κατά πόσον οι όροι που προσέφερε η FBS σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες συνιστούν αποτέλεσμα της απλής εφαρμογής ενός ισχύοντος, εφαρμοστέου πίνακα τελών ή απορρέουν από διμερείς συμφωνίες δεν έχει σημασία εν προκειμένω.

⁽⁵⁶⁾ Δηλαδή τα έσοδα που θα αποκομίσει ο διαχειριστής του αερολιμένα λόγω της πρόσθετης εμπορικής δραστηριότητας στους χώρους στάθμευσης οχημάτων, στα καταστήματα, στα εστιατόρια κ.λπ. ως απόρροια της αύξησης του αριθμού των επιβατών.

⁽⁵⁷⁾ Διαφορετικά δρομολόγια μπορούν να προσελκύσουν διαφορετικές κατηγορίες επιβατών, ιδίως από άποψη αγοραστικής συμπεριφοράς στους αερολιμένες, και να παράσχουν στον αερολιμένα αντίστοιχες δυνατότητες δημιουργίας εσόδων μη αεροπορικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, δύο διαφορετικές ομάδες δρομολογίων μπορεί να έχουν διαφορετικά αποτελέσματα όσον αφορά τα έσοδα του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

⁽⁵⁸⁾ Καθώς στόχος των AXK είναι να παρέχουν στους πελάτες τους τους χαμηλότερους δυνατούς ναύλους, τείνουν να ασκούν περισσότερη πίεση από τους παραδοσιακούς αερομεταφορείς στους φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων προκειμένου να επιτύχουν χαμηλά αερολιμενικά τέλη.

⁽⁵⁹⁾ Όπως τα καθεστώτα παροχής έκπτωσης επί του όγκου των επιβατών, κινήτρων συχνότητας και κινήτρων προορισμού, που περιλαμβάνονταν στον πίνακα του 2004.

- (190) Εξάλλου, το ζήτημα του κατά πόσον η FBS είχε το δικαίωμα, βάσει του εθνικού δικαίου, να συνάψει διμερείς συμφωνίες που θέτουν όρους διαφορετικούς από τον ισχύοντα πίνακα τελών⁽⁶⁰⁾ είναι ομοίως άνευ σημασίας. Όπως δήλωσε το Γενικό Δικαστήριο στην απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*: «... η συμφωνία της συμπεριφοράς του χορηγούντος ενίσχυση στο εθνικό δίκαιο δεν αποτελεί στοιχείο ληπτέο υπόψη προκειμένου να κριθεί αν ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς ή παρέσχε οικονομικό πλεονέκτημα αντίθετο προς το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ»⁽⁶¹⁾.

7.4.3. Συνέπειες των όρων που προσφέρθηκαν σε αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο Tegel

- (191) Στις παρατηρήσεις τους, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίστηκαν ότι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν δρομολόγια από το Schönefeld επιχορηγούνταν από αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στο Tegel μέσω χαμηλών αερολιμενικών τελών και άλλων ευνοϊκών όρων. Αυτή η εικαζόμενη διασταυρούμενη επιχορήγηση προέκυπε από το γεγονός ότι η FBS αντιστάδιμζε τις συνέπειες των χαμηλών τελών που επιβάλλονταν στο Schönefeld μέσω της επιβολής υψηλών τελών στο Tegel.
- (192) Στις εν λόγω παρατηρήσεις ελήφθη ως παραδοχή ότι οι όροι που προσφέρονταν στο Schönefeld δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση μόνον εφόσον ήταν οι ίδιοι με εκείνους που προσφέρονταν στο Tegel.
- (193) Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Καταρχάς, το Tegel και το Schönefeld διαφέρουν από πολλές απόψεις που δεν περιορίζονται στα αερολιμενικά τέλη, αλλά αφορούν ιδίως τη φύση των αερολιμενικών υποδομών και την απόσταση από το κέντρο της πόλης. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να θεωρηθούν τέλεια υποκατάστατα το ένα του άλλου. Απόδειξη για αυτό αποτελεί το γεγονός ότι δεν κατέστη δυνατό να πειστούν οι αεροπορικές εταιρείες να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους από το Tegel στο Schönefeld προτού τεθεί σε εφαρμογή η στρατηγική AXK.
- (194) Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι υποχρεωμένες να εκτελούν δρομολόγια από το Tegel ή το Schönefeld. Εκτός των ανωτέρω επιλογών, οι αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν δύο ακόμα επιλογές: να μην εκτελούν δρομολόγια ούτε από το Tegel ούτε από το Schönefeld ή να δραστηριοποιούνται στους εν λόγω αερολιμένες με μειωμένη ικανότητα (και να χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη και το πλήρωμά τους σε δρομολόγια που δεν περιλαμβάνουν το Βερολίνο, δεδομένου ότι οι AXK έχουν αποδειχθεί ικανοί να προσαρμόζουν γρήγορα την ικανότητά τους στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς). Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε απόπειρα από την FBS να επιβάλει σε μια αεροπορική εταιρεία που εξετάζει το ενδεχόμενο να δραστηριοποιηθεί στο Schönefeld τους ίδιους όρους με εκείνους που ισχύουν στο Tegel θα μπορούσε απλούστατα να έχει ως αποτέλεσμα η αεροπορική εταιρεία να εγκαταλείψει τα σχέδιά της και να αποφασίσει να μην δραστηριοποιηθεί ούτε στο Schönefeld ούτε στο Tegel ή να μειώσει τον αριθμό των πτήσεων από το Βερολίνο.
- (195) Συνεπώς, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς δεν θα είχε κανένα λόγο να λάβει υπόψη τους όρους που ίσχυαν στο Tegel για τον καθορισμό του επιπέδου των τελών που θα επιβάλλονταν στο Schönefeld. Με την ίδια λογική, και λαμβανομένων υπόψη της περιορισμένης οικονομικής σημασίας και του περιορισμού ή της διακοπής των πτήσεων από το Tempelhof, δεν υπήρχε κανένας λόγος για έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς να λάβει υπόψη τους όρους που επικρατούσαν στο Tempelhof για τον καθορισμό του επιπέδου των τελών που θα επιβάλλονταν στο Schönefeld.

7.4.4. Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στις συμφωνίες μεταξύ του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών

- (196) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι συγκεκριμένες συμφωνίες πρέπει να θεωρηθεί ότι εντάσσονται στην εφαρμογή της στρατηγικής AXK που αναμενόταν να αποφέρει θετικά αποτελέσματα για το Schönefeld σε μεσο-πρόθεσμο και μακροπρόθεσμο διάστημα.
- (197) Για την αξιολόγηση του κατά πόσον οποιαδήποτε από τις συμφωνίες παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα, είναι αναγκαίο να αναλυθεί αν, κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ανέμενε από τη συμφωνία να του αποφέρει υψηλότερο κέρδος από ό,τι θα επιτυγχανόταν σε διαφορετική περίπτωση. Αυτό το υψηλότερο κέρδος υπολογίζεται από τη διαφορά μεταξύ των πρόσθετων εσόδων που αναμενόταν να παραχθούν από τη σύμβαση (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των εσόδων που θα λαμβάνονταν με τη σύναψη της συμφωνίας και εκείνων που θα λαμβάνονταν χωρίς αυτήν) και των πρόσθετων δαπανών που αναμενόταν να δημιουργηθούν ως αποτέλεσμα της σύμβασης (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα προέκυπταν με τη σύναψη της σύμβασης και εκείνων χωρίς αυτήν), με εφαρμογή κατάλληλου συντελεστή προεξόφλησης στις προκύπτουσες ταμειακές ροές.
- (198) Επιπλέον, στην εν λόγω ανάλυση πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα συναφή πρόσθετα έσοδα και οι πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με την πράξη. Τα διάφορα στοιχεία (εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών, επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης) δεν πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά. Για την ακρίβεια, όπως αναφέρεται στην απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*: «Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως

⁽⁶⁰⁾ Το ζήτημα αυτό αφορά ιδίως τη συμφωνία του 2003 με την easyJet, η οποία συνήφθη κατά τη διάρκεια ισχύος του πίνακα του 2003 και παρέκκλινε σαφώς από τους όρους του (βλέπε αιτιολογική σκέψη (42)). Επιπλέον, η πρώτη συμφωνία με τη Ryanair, η πρώτη συμφωνία με την Germanwings και οι συμφωνίες με τις Volare και V-Bird συνήφθησαν κατά τη διάρκεια ισχύος του πίνακα του 2003 και προέβλεπαν την καταβολή επιχορηγήσεων που δεν περιλαμβάνονταν στον πίνακα (βλέπε αιτιολογική σκέψη (48)). Ομοίως, οι συμφωνίες με τις Aer Lingus, Icelandair και Norwegian Air Shuttle συνήφθησαν κατά τη διάρκεια ισχύος του πίνακα του 2004 και προέβλεπαν την καταβολή από την FBS επιχορηγήσεων για την κάλυψη μέρους των δαπανών εμπορικής προώθησης των εμπλεκόμενων αερομεταφορέων, χωρίς αυτό να περιλαμβάνεται στον πίνακα (βλέπε αιτιολογική σκέψη (49)).

⁽⁶¹⁾ Απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*, σκέψη 98.

στο σύνολό της προκειμένου να ελεγχθεί αν η κρατική οντότητα και η ελεγχόμενη απ' αυτήν οντότητα συμπεριφέρθηκαν, από κοινού λαμβανόμενες, ως ορθολογιστές επιχειρηματίες υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους» ⁽⁶²⁾

- (199) Τα αναμενόμενα πρόσθετα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνουν ιδίως τα έσοδα από αερολιμενικά τέλη, λαμβανομένων υπόψη των εκπτώσεων, καθώς και την πρόσθετη επιβατική κίνηση που αναμένεται να δημιουργηθεί από τη συμφωνία και τα μη αεροπορικού χαρακτήρα έσοδα που αναμένεται να προκύψουν από την πρόσθετη κίνηση. Στις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες πρέπει να περιλαμβάνονται κυρίως το σύνολο των πρόσθετων λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών που δεν θα είχαν προκύψει χωρίς τη συμφωνία, καθώς και το κόστος των επιχορηγήσεων εμπορικής προώθησης και άλλων οικονομικών κινήτρων.

7.5. Αξιολόγηση της συμφωνίας του 2003 με την easyJet (μέτρο 2)

- (200) Η συμφωνία του 2003 με την easyJet συνήφθη πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα του 2004, αρχικά για περίοδο 10 ετών, με δυνατότητα παράτασής της για 10 επιπλέον έτη.
- (201) Η Γερμανία υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις εκ των προτέρων χρηματοοικονομικές προοπτικές του σχεδίου, βασιζόμενη ιδίως στις προβλέψεις της FBS της 17ης Δεκεμβρίου 2003, δηλαδή πριν από την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας μεταξύ της FBS και της easyJet στις 19 Δεκεμβρίου 2003, βλ. αιτιολογική σκέψη (37). Η FBS υπέθεσε ότι η συμφωνία θα απέφερε αύξηση του λειτουργικού κέρδους για κάθε έτος κατά την περίοδο 2004-2012 και ότι το 2010 θα επιτυγχάνονταν το επονομαζόμενο «νεκρό σημείο εκμετάλλευσης» (break-even point).

Πίνακας 9

Προβλέψεις της FBS σχετικά με τα πρόσθετα κέρδη που θα παράγονταν από τη συμφωνία του 2003 με την easyJet (σε εκατ. ευρώ)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Λειτουργικός κέρδος χωρίς την easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Πρόσθετο λειτουργικό κέρδος με την easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ενοποιημένα λειτουργικά κέρδη	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (202) Η Επιτροπή φρονεί ότι οι εν λόγω προβλέψεις και οι παραδοχές στις οποίες αυτές στηρίχθηκαν αποτέλεσαν ορθή βάση για τη σύναψη της συμφωνίας του 2003 με την easyJet.
- (203) Οι προβλέψεις όσον αφορά την επιβατική κίνηση που αναμενόταν να δημιουργηθεί από τη συμφωνία του 2003 με την easyJet υπολογίστηκαν με βάση, αφενός, τον αριθμό των αεροσκαφών για τα οποία η easyJet θα χρησιμοποιούσε ως βάση το Schönefeld συν τω χρόνω, όπως προβλεπόταν στη συμφωνία, και, αφετέρου, συντελεστή πληρότητας της τάξης του [...]%, που μοιάζει εύλογος με δεδομένους τους συνήθεις συντελεστές πληρότητας που επιτυγχάνονται από τους ΑΧΚ.
- (204) Στο επιχειρηματικό σχέδιο ελήφθησαν υπόψη οι προβλέψεις για το σύνολο των πρόσθετων δαπανών και εσόδων, συμπεριλαμβανομένων των εσόδων αεροπορικού και μη αεροπορικού χαρακτήρα, και του κόστους των οικονομικών κινήτρων που προσφέρθηκαν στην easyJet. Στις προβλέψεις ελήφθησαν υπόψη, ιδίως, η πρόσθετη κίνηση και η αύξηση των πτήσεων που αναμενόταν από τη συμφωνία και τους όρους της.
- (205) Προκειμένου να ελέγξει στο πλαίσιο προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων αυτή τη στρατηγική απόφαση, η FBS ανέθεσε σε ελεγκτική εταιρεία [...] («ο δεύτερος εμπειρογνώμονας») να εκτιμήσει εάν ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας θα είχε συνάψει την εν λόγω σύμβαση το 2003. Η εκτίμηση αυτή (η «μελέτη του δεύτερου εμπειρογνώμονα») κάλυψε επίσης συμφωνίες που συνήφθησαν με άλλες αεροπορικές εταιρείες και ολοκληρώθηκε το 2007.
- (206) Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας βάσισε την ανάλυσή του για τη συμφωνία του 2003 με την easyJet στις προβλέψεις της FBS που προαναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη (158).
- (207) Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας εξακρίβωσε λεπτομερώς την ορθότητα των προβλέψεων της FBS σχετικά με το κόστος και τα έσοδα και, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας, προέβη σε προσαρμογή των παραδοχών της FBS στις περιπτώσεις στις οποίες έκρινε ότι αυτές δεν ήταν κατάλληλες.

⁽⁶²⁾ Απόφαση στην υπόθεση *Charleroi*, σκέψη 59.

- (208) Για παράδειγμα, ο δεύτερος εμπειρογνώμονας προέβη σε προσαρμογή του επιχειρηματικού σχεδίου προκειμένου να ενσωματώσει σε αυτό επενδυτικό κόστος ύψους [...] εκατ. ευρώ για τη δημιουργία επιπλέον πυλών για την easyJet στον αεροσταθμό Β. Ακόμη, προέβη σε προσαρμογές με σκοπό να αντικατοπτριστεί το γεγονός ότι οι προβλέψεις της FBS βασίστηκαν σε μια εκδοχή του σχεδίου της συμφωνίας με την easyJet η οποία διέφερε ελαφρώς από τη συμφωνία που τελικά υπεγράφη. Επομένως, ο δεύτερος εμπειρογνώμονας προέβη σε προσαρμογές στο επιχειρηματικό σχέδιο προκειμένου να το εναρμονίσει πλήρως με τους όρους της υπογεγραμμένης συμφωνίας.
- (209) Εξάλλου, ο δεύτερος εμπειρογνώμονας υπολόγισε την καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) της συμφωνίας του 2003 με την easyJet για την περίοδο 2004-2007 βάσει στοιχείων της 30ής Δεκεμβρίου 2003, σύμφωνα με τις προβλέψεις της FBS, οι οποίες προσαρμόστηκαν όπως διευκρινίστηκε ανωτέρω. Η ΚΠΑ μιας χρονοσειράς αναμενόμενων ταμειακών ροών, τόσο εισερχόμενων όσο και εξερχόμενων, ορίζεται ως το προεξοφλημένο άθροισμα των επιμέρους αναμενόμενων ταμειακών ροών κατά τη σχετική περίοδο. Η ΚΠΑ αποτελεί τυποποιημένο εργαλείο που χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις για την εκτίμηση της αποδοτικότητας ενός έργου. Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας υπολόγισε τη συνολική ΚΠΑ της συμφωνίας του 2003 με την easyJet στο τέλος κάθε έτους έως τη λήξη ισχύος της συμφωνίας. Για τον σκοπό αυτό, ο δεύτερος εμπειρογνώμονας υπολόγισε το προεξοφλητικό επιτόκιο που θα εφαρμοζόταν για την προεξόφληση των ταμειακών ροών βάσει του κλασικού υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων ⁽⁶³⁾, ούτως ώστε το προεξοφλητικό επιτόκιο να αντικατοπτρίζει πραγματικά το κόστος κεφαλαίου της FBS το 2003.
- (210) Οι προκύπτουσες ΚΠΑ παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 10

ΚΠΑ των ταμειακών ροών που αναμένονταν από τη συμφωνία του 2003 με την easyJet

Συνολική ΚΠΑ στο τέλος του έτους (σε τιμές της 30ής Δεκεμβρίου 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ΚΠΑ (σε εκατ. ευρώ)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Πηγή: Μελέτη δεύτερου εμπειρογνώμονα

- (211) Οι εν λόγω ΚΠΑ είναι όλες θετικές και επιβεβαιώνουν ότι ήταν εύλογη η σύναψη της συμφωνίας του 2003 με την easyJet.
- (212) Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας επισήμανε στην έκθεσή του ότι ο αντίκτυπος της συμφωνίας στον αερολιμένα BER, όπως συνήφθη αρχικά, δηλαδή για περίοδο 10 ετών με δυνατότητα παράτασης για 10 επιπλέον έτη, δεν είχε ληφθεί υπόψη από την FBS το 2003, κατά την αξιολόγηση της σκοπιμότητας σύναψης της συμφωνίας. Όπως επισημάνθηκε από τον δεύτερο εμπειρογνώμονα, η συμφωνία του 2003 με την easyJet, όπως καταρτίστηκε αρχικά, θα εξακολουθούσε να ισχύει για αρκετά έτη μετά την έναρξη λειτουργίας του BER, που είχε προγραμματιστεί για το 2011. Επιπλέον, η εν λόγω συμφωνία έδρε όρους που ήταν εμφανώς ευνοϊκότεροι από εκείνους που προβλέπονταν στα γενικά τέλη που είχαν προγραμματιστεί για το BER κατά το άνοιγμά του. Σύμφωνα με τον δεύτερο εμπειρογνώμονα, υπήρχε συνεπώς κίνδυνος η ύπαρξη της συμφωνίας του 2003 με την easyJet να ωθούσε άλλους αερομεταφορείς να ασκήσουν σημαντική πίεση στην FBS προκειμένου να μειωθεί η διαφορά μεταξύ των γενικών τελών που ίσχυαν στο BER και εκείνων που συμφωνήθηκαν με την easyJet. Ωστόσο, το 2003 αυτό αποτελούσε πολύ μακρινό κίνδυνο που δεν μπορούσε να προβλεφθεί με οποιονδήποτε βαθμό βεβαιότητας, πόσω μάλλον να προσδιοριστεί ποσοτικά, με δεδομένες τις εξελίξεις των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των AXK σε μια ταχέως μεταβαλλόμενη αγορά. Πράγματι, αυτός ο κίνδυνος δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Αντίθετα, η τροποποιητική συμφωνία του 2007 με την easyJet, η ημερομηνία λήξης της οποίας είχε οριστεί ως η ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του BER, αντικατέστησε τη συμφωνία του 2003 με την easyJet.
- (213) Ως εκ τούτου, η μελέτη του δεύτερου εμπειρογνώμονα επιβεβαιώνει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε συνάψει τη συμφωνία του 2003 με την easyJet.
- (214) Συμπερασματικά, η συμφωνία του 2003 με την easyJet δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση.

⁽⁶³⁾ Βάσει του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων, ο μαθηματικός τύπος για τον καθορισμό του προεξοφλητικού επιτοκίου «ra» είναι ο ακόλουθος:

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

όπου:

rrf = η απόδοση χρεογράφου μηδενικού κινδύνου

rm = η αναμενόμενη απόδοση στην ευρεία αγορά

Ba = ο συντελεστής βήτα του περιουσιακού στοιχείου.

7.6. Αξιολόγηση των συμφωνιών με άλλες αεροπορικές εταιρείες (μέτρο 3)

- (215) Οι αποφάσεις της FBS για σύναψη των συμφωνιών με τις Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle και Aer Lingus βασίστηκαν επίσης στις εκ των προτέρων προβλέψεις της πρόσθετης κίνησης και των πρόσθετων δαπανών και εσόδων, από τις οποίες προέκυπτε ότι η σύναψη αυτού του είδους των συμφωνιών θα ήταν επικερδής.
- (216) Για καθεμία από αυτές τις συμφωνίες, οι προβλέψεις για την αναμενόμενη κίνηση υπολογίστηκαν με βάση, αφενός, τον αριθμό των πτήσεων που αναμενόταν βάσει των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα και, αφετέρου, εύλογες παραδοχές σχετικά με τον συντελεστή πληρότητάς τους. Στις εν λόγω προβλέψεις ελήφθησαν υπόψη όλες οι προβλέψεις για τις συναφείς κατηγορίες πρόσθετων δαπανών και εσόδων, συμπεριλαμβανομένων κατηγοριών εσόδων αεροπορικού και μη αεροπορικού χαρακτήρα και του κόστους των οικονομικών κινήτρων που προσφέρθηκαν στους αερομεταφορείς από την FBS.
- (217) Όπως και στην περίπτωση της συμφωνίας του 2003 με την easyJet, οι εκ των προτέρων προβλέψεις της FBS υποβλήθηκαν σε προσομοίωση ακραίων καταστάσεων από τον δεύτερο εμπειρογνώμονα. Από τις προσομοιώσεις ακραίων καταστάσεων διαπιστώθηκε ότι η σύναψη συμβάσεων με τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες θα οδηγούσε και πάλι σε πρόσθετα έσοδα που θα υπερέβαιναν τις πρόσθετες δαπάνες για κάθε έτος ισχύος κάθε σύμβασης καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος των συμφωνιών (παρά την ύπαρξη άλλων, περισσότερο συντηρητικών συμπερασμάτων). Για τη συναγωγή αυτού του συμπεράσματος, ο δεύτερος εμπειρογνώμονας πραγματοποίησε ανάλυση για κάθε σύμβαση με βάση τις εν λόγω προσαρμοσμένες προβλέψεις, η οποία συμμορφωνόταν πλήρως με τη μεθοδολογία που περιγράφηκε στις ενότητες 7.4.4 και 7.5. Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας βάσισε την επανεξέτασή και τις προσαρμογές του αποκλειστικά σε δεδομένα και προβλέψεις που είχε στη διάθεσή της η FBS κατά την αξιολόγηση της σκοπιμότητας σύναψης της συμφωνίας.
- (218) Οι εκ των προτέρων ΚΠΑ που υπολογίστηκαν από τον δεύτερο εμπειρογνώμονα για οκτώ από τις εννέα συμφωνίες κατά τον χρόνο σύναψης των εν λόγω συμφωνιών, για την περίοδο κατά την οποία επρόκειτο να εφαρμοστούν, παρουσιάζονται στον πίνακα 11 ακολούθως:

Πίνακας 11

ΚΠΑ των συμφωνιών μεταξύ της FBS και διαφόρων ΑΧΚ

Αεροπορική εταιρεία/Συμφωνία	Περίοδος προβλεπόμενης ισχύος της συμφωνίας	ΚΠΑ κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας (σε ευρώ)
Ryanair (πρώτη συμφωνία)	1η Μαΐου 2003 – 30 Απριλίου 2004	[...]
Ryanair (δεύτερη συμφωνία)	1η Μαΐου 2003 – 30 Απριλίου 2008	[...]
Germanwings (πρώτη συμφωνία)	26 Οκτωβρίου 2003 – 31 Οκτωβρίου 2006	[...]
Germanwings (δεύτερη συμφωνία)	1η Μαΐου 2004 – 30 Απριλίου 2008	[...]
Volare	26 Οκτωβρίου 2003 – 31 Μαρτίου 2007	[...]
Icelandair	6 Ιουνίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009	[...]
Norwegian Air Shuttle	29 Μαρτίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009	[...]
Aer Lingus	30 Μαρτίου 2004 – 31 Μαρτίου 2009	[...]

Πηγή: Μελέτη δεύτερου εμπειρογνώμονα

- (219) Όπως καταδεικνύεται από τον πίνακα αυτό, όλες οι ΚΠΑ είναι θετικές. Ως εκ τούτου, θα ήταν εύλογο για έναν συνετό ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς που θα ενεργούσε με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας να αποδεχτεί τους όρους των εν λόγω συμφωνιών κατά την ημερομηνία κατά την οποία συνήφθησαν.
- (220) Για τη συμφωνία με τη V-Bird⁽⁶⁴⁾, δεν υπολογίστηκε ΚΠΑ. Ο δεύτερος εμπειρογνώμονας επισήμανε ότι δεν υπήρξε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο για την εν λόγω συμφωνία. Ωστόσο, οι όροι της εν λόγω συμφωνίας είναι πολύ παρόμοιοι με εκείνους της συμφωνίας με τη Volare. Και οι δύο συμφωνίες υπεγράφησαν σχεδόν ταυτόχρονα, για παρόμοιες περιόδους (τριάνμισι και τέσσερα έτη αντίστοιχα). Προέβλεπαν δε τη δυνατότητα εφαρμογής του πίνακα του 2003 για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών, καθώς και την καταβολή της ίδιας επιχορήγησης για την παροχή κινήτρων ([...] εκατ. ευρώ) στη Volare και στη V-Bird. Οι όροι λειτουργίας που προβλέπονταν και στις δύο συμφωνίες

⁽⁶⁴⁾ Πρόκειται για τη μόνη συμφωνία με ΑΧΚ που καλύπτεται από την επίσημη διαδικασία έρευνας αλλά δεν αναφέρεται στον πίνακα 11.

αφορούσαν πολύ παρόμοιο αριθμό πτήσεων και τον ίδιο τύπο αεροσκάφους. Επιπλέον, κατά τη σύναψη των εν λόγω συμφωνιών, εύλογα θεωρήθηκε ότι και οι δύο αεροπορικές εταιρείες θα διέθεταν παρόμοιο συντελεστή πληρότητας. Συνεπώς, η πρόσθετη κίνηση που αναμενόταν και από τις δύο συμφωνίες ήταν συγκρίσιμη. Τέλος, και οι δύο συμφωνίες αναμενόταν να δημιουργήσουν παρόμοιο πρόσθετο λειτουργικό κόστος για την FBS. Με βάση τις ομοιότητες μεταξύ των δύο αυτών συμφωνιών, ήταν εύλογο να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η συμφωνία με τη V-Bird πληρούσε το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

- (221) Σε κάθε περίπτωση, η V-Bird διέκοψε τις δραστηριότητές της στις 8 Οκτωβρίου 2004 και υπέβαλε αίτηση πτώχευσης· η αίτηση έγινε δεκτή στις 18 Οκτωβρίου 2004. Η V-Bird τέθηκε σε καθεστώς εκκαθάρισης στις αρχές Ιανουαρίου του 2005. Συνεπώς, δεν υπάρχει πλέον καμία επιχείρηση που θα είχε επωφεληθεί, είτε άμεσα είτε έμμεσα, από τυχόν κρατική ενίσχυση η οποία περιλαμβανόταν στη συμφωνία με τη V-Bird.
- (222) Με δεδομένα τα ανωτέρω, καμία από τις συμφωνίες που αναφέρονται στον πίνακα 6 δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση.

7.7. Αξιολόγηση της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet (μέτρο 4)

- (223) Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν της γνώμης ότι με τη σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet χορηγήθηκε στην easyJet αποκλειστική χρήση του αεροσταθμού B του Schönefeld αποκλείοντας την πρόσβαση άλλων αεροπορικών εταιρειών σε αυτόν.
- (224) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (55), από το 2004 έως το 2007 η easyJet μίσθωνε περίπου [...] m² χώρου γραφείων και θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, ή ποσοστό [...] % του συνολικού εμβαδού του αεροσταθμού B. Στους δημόσιους χώρους του αεροσταθμού B (διάδρομοι, αίθουσες, καφετέρια) είχαν πρόσβαση και επιβάτες άλλων αεροπορικών εταιρειών εκτός της easyJet, δεδομένου ότι οι αεροσταθμοί A και B συνδέονταν μεταξύ τους.
- (225) Η διάθεση χώρων ελέγχου εισιτηρίων σε συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες και η χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης εμπορικών σημάτων και διαφήμισης στις εν λόγω εταιρείες στους παρακείμενους χώρους αποτελούν συνήδη επιχειρηματική πρακτική στους ευρωπαϊκούς και τους διεθνείς αερολιμένες, και τέτοιου είδους ρυθμίσεις είναι ευρέως διαδεδομένες.
- (226) Ιδίως στις περιπτώσεις όπου μια αεροπορική εταιρεία ή μια ένωση αεροπορικών εταιρειών μεταφέρει μεγάλο αριθμό επιβατών από ή προς έναν συγκεκριμένο αερολιμένα, είναι εύλογο από λειτουργική (και, επομένως, από επιχειρηματική) άποψη να συγκεντρώνονται οι δραστηριότητές της σε έναν και μόνο αεροσταθμό. Αυτό βελτιστοποιεί τις λειτουργικές διαδικασίες τόσο του αερολιμένα όσο και της αεροπορικής εταιρείας.
- (227) Συνεπώς, ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν χορηγεί απαραίτητως οικονομικό πλεονέκτημα σε μια αεροπορική εταιρεία εάν της παράσχει αποκλειστική χρήση όλων των θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και χώρων γραφείων σε έναν αεροσταθμό. Αυτό ενδέχεται να ισχύει μόνον εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα παρέχει αποκλειστική χρήση σε χώρους που υπερβαίνουν τις ανάγκες του αερομεταφορέα (αποτρέποντας έτσι άλλες αεροπορικές εταιρείες από τη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας) ή όταν επιβάλλει παράλογα χαμηλό μίσθωμα. Όπως καταδεικνύεται κατωτέρω, η σύμβαση μίσθωσης του 2004 με την easyJet δεν πληροί κανέναν από τους όρους αυτούς.
- (228) Από την έναρξη της εκτέλεσης πτήσεων της easyJet από και προς το Schönefeld, η εν λόγω αεροπορική εταιρεία αποτελούσε μακράν την κυρίαρχη αεροπορική εταιρεία σε αυτό. Μεταξύ του 2004 και του 2007, η easyJet μετέφερε μεταξύ [...] % και [...] % επί του συνόλου των επιβατών του Schönefeld. Το 2003 αναμενόταν ότι η easyJet θα αποτελούσε μακράν τον μεγαλύτερο αερομεταφορέα από άποψη επιβατικής κίνησης. Για την ακρίβεια, λόγω της συμβατικής υποχρέωσης της easyJet να χρησιμοποιεί ως βάση για συγκεκριμένο αριθμό αεροσκαφών της το Schönefeld, η FBS ήταν σε θέση να εξυπηρετεί αντίστοιχα μεγάλο αριθμό επιβατών από τη στιγμή που ξεκίνησαν οι δραστηριότητες της easyJet.
- (229) Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, η χωρητικότητα του αεροσταθμού B ανερχόταν σε 600 000 επιβάτες ετησίως, αριθμός σημαντικά χαμηλότερος από εκείνον των επιβατών που αναμενόταν να μεταφέρει η easyJet από και προς το Schönefeld από το 2004 ([...] εκατ. ⁽⁶⁵⁾). Συνεπώς, καθίσταται σαφές ότι μέσω της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet, η FBS δεν εφάρμοζε καμία στρατηγική «αποθεματοποίησης χωρητικότητας» σχεδιασμένη με σκοπό να εμποδίσει άλλες αεροπορικές εταιρείες να ανταγωνιστούν την easyJet στο Schönefeld. Το 2006 [...] εκατ. επιβάτες εξυπηρετήθηκαν από τον αεροσταθμό B, αριθμός υπερδιπλάσιος από τη θεωρητική χωρητικότητα, χωρίς σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις. Η ικανότητα διεκπεραίωσης τόσο μεγάλου αριθμού επιβατών οφειλόταν ιδίως στη χρήση των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού από έναν και μόνο αερομεταφορέα, γεγονός που κατέστησε δυνατή τη βελτιστοποίηση της ροής των επιβατών.
- (230) Όσον αφορά τα τέλη μίσθωσης, δεν έχει νόημα να συγκριθεί το μίσθωμα σε διαφορετικούς αερολιμένες εξαιτίας των διαφορών στη χωρητικότητα, στις συνθήκες της αγοράς και στην ποιότητα των εγκαταστάσεων. Το μίσθωμα που καταβαλλόταν από την easyJet ήταν για την ακρίβεια σύμφωνο με τα μισθώματα που χρέωνε η FBS, χωρίς την παροχή έκπτωσης.
- (231) Στον αεροσταθμό B η easyJet κατέβαλλε [...] ευρώ ανά m² για χώρο θυρίδων και [...] ευρώ ανά m² για χώρο γραφείων. Παρόμοιες χρεώσεις συμφωνήθηκαν και με άλλες αεροπορικές εταιρείες για παρόμοιες εγκαταστάσεις σε άλλους αεροσταθμούς. Για παράδειγμα, η Germanwings κατέβαλλε επίσης [...] ευρώ ανά m² για χώρο θυρίδων στον αεροσταθμό A. Η Aeroflot κατέβαλλε [...] ευρώ ανά m² για ένα γραφείο στον αεροσταθμό A. Στον αεροσταθμό B, η Condor ενοικίαζε γραφεία πριν από την easyJet και κατέβαλλε χαμηλότερο μίσθωμα για εγκαταστάσεις του ίδιου τύπου στον αεροσταθμό B. Ενώ η easyJet κατέβαλλε [...] ευρώ ανά m² για χώρο γραφείων, στην Condor η χρέωση ήταν μόλις [...] ευρώ ανά m².

⁽⁶⁵⁾ Μελέτη δεύτερου εμπειρογνώμονα, πίνακας 2, σ. 22.

- (232) Αυτό το είδος σύγκρισης ενδείκνυται για την αξιολόγηση της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος στο πλαίσιο της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet. Για την ακρίβεια, σε αντίθεση με μια συμφωνία που διέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων μιας αεροπορικής εταιρείας σε έναν αερολιμένα και τις βασικές οικονομικές σχέσεις της με αυτόν ⁽⁶⁶⁾, μια σύμβαση μίσθωσης θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και χώρων γραφείων συνδέεται με την παροχή πρόσβασης σε εγκαταστάσεις που εν γένει θεωρείται σχετικά συνήθης, τουλάχιστον εντός ενός αερολιμένα. Επιπλέον, τα μισθώματα στο πλαίσιο τέτοιου είδους συμβάσεων ανέρχονται σε μικρά ποσά σε σύγκριση με τα αερολιμενικά τέλη, τις επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης και τα λοιπά οικονομικά κίνητρα. Ως εκ τούτου, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν έχει σημαντικό κίνητρο ώστε να ορίσει εξατομικευμένα μισθώματα ή να προσπαθήσει να επιτύχει τα υψηλότερα δυνατά μισθώματα μέσω διαπραγματεύσεων με τις αεροπορικές εταιρείες. Το εμπορικό συμφέρον του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα έγκειται μάλλον στη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων μιας συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας σε έναν τόπο προκειμένου να διασφαλίζεται η λειτουργική αποδοτικότητα προς όφελος του πελάτη του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου, όπως στην περίπτωση της FBS, επιχειρεί να προσελκύσει αεροπορικές εταιρείες και να τις ωθήσει να αυξήσουν την κυκλοφορία τους.
- (233) Ως εκ τούτου, αντίθετα με όσα ισχυρίστηκαν τρίτα μέρη, δεν θα ήταν απαραίτητως εύλογο η κατανομή χώρων στις αεροπορικές εταιρείες να γίνεται με βάση προσκλήσεις υποβολής προσφορών. Για την ακρίβεια, αυτού του είδους η πρακτική φαίνεται να μην συνήθίζεται στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Η συμπεριφορά που αναμένεται από έναν συνετό φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα που ενεργεί με γνώμονα προοπτικές κερδοφορίας συνίσταται στην εξεύρεση κατάλληλων χώρων για κάθε κύρια αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται στον αερολιμένα, από άποψη χωρητικότητας και άλλων χαρακτηριστικών, και στην επιβολή εύλογου μισθώματος σύμφωνα με τις συνήθεις πρακτικές στον αερολιμένα.
- (234) Για τους λόγους αυτούς, το επίπεδο του μισθώματος δεν παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα εάν αντιστοιχεί εν γένει στα μισθώματα που καταβάλλουν άλλες αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα. Αυτό ισχύει στην περίπτωση της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet.
- (235) Επιπλέον, είναι εύλογο για έναν φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα να συνάπτει τέτοιου είδους συμβάσεις για διάρκεια σύμφωνη με τη διάρκεια της «βασικής» συμφωνίας που διέπει τις δραστηριότητες της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Αυτό ισχύει στην περίπτωση της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet.
- (236) Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών, τα συστήματα που υπάρχουν στους αεροσταθμούς Α και Β είναι πανομοιότυπα από τεχνική άποψη, με μία εξαίρεση: η εγκατάσταση στον αεροσταθμό Β περιλαμβάνει σταθερό μηχάνημα ακτίνων Χ. Το μηχάνημα αυτό τοποθετήθηκε κατόπιν αιτήματος της γερμανικής ομοσπονδιακής αστυνομίας. Σε διαφορετική περίπτωση, η άδεια λειτουργίας του αεροσταθμού Β θα είχε ανακληθεί. Ο τεχνικός εξοπλισμός της εγκατάστασης διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό Β δεν παρέχει στην easyJet κανένα λειτουργικό πλεονέκτημα, όπως ταχύτερη ή ομαλότερη φορτοεκφόρτωση των αποσκευών. Αντίθετα, παρέχει μια ολοκληρωμένη μέθοδο διενέργειας ελέγχων με ακτίνες Χ, χωρίς αυτό να έχει οποιονδήποτε αντίκτυπο στις διαδικασίες ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών της αεροπορικής εταιρείας.
- (237) Για την ακρίβεια, το ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας προκαλεί, αντιθέτως, λειτουργικές δυσκολίες στην easyJet. Εάν εντοπιστεί πρόβλημα με κάποια αποσκευή επιβάτη η οποία πρέπει να υποβληθεί σε χειρωνακτικό έλεγχο, ο επιβάτης πρέπει να κληθεί να επιστρέψει στην περιοχή ασφαλείας του αεροσταθμού Β. Ωστόσο, μέχρι να εντοπιστεί το πρόβλημα ο επιβάτης έχει ήδη φτάσει στον χώρο αναμονής επιβίβασης και πρέπει να ενημερωθεί και να μεταβεί πίσω στον χώρο ασφαλείας. Πρόκειται για μια επαχθή διαδικασία, η οποία συνεπάγεται ότι η διαδικασία ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών των επιβατών στον αεροσταθμό Β του Schönefeld πρέπει να έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από την απογείωση. Η easyJet εφαρμόζει επί του παρόντος χρονικό όριο 40 λεπτών, διότι σε διαφορετική περίπτωση δεν υπάρχει καμία εγγύηση για την έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας. Στον αεροσταθμό Α, αντίθετα, δεν υπάρχουν τέτοιοι περιορισμοί. Ένα χρονικό όριο 20 λεπτών πριν από την απογείωση αποτελεί κοινή πρακτική και δεν προκαλεί τεχνικά προβλήματα.
- (238) Μια άλλη δυσκολία σχετίζεται με το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών στους αεροσταθμούς Α και Β διαφέρουν ως προς την ευαισθησία τους σε τεχνικές βλάβες. Λόγω της τεχνολογίας ολοκληρωμένης ασφάλειας, η οποία είναι περισσότερο σύνθετη, οι εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών στον αεροσταθμό Β λειτουργούσαν για το [...] % των ωρών λειτουργίας κατά την περίοδο Μαΐου-Δεκεμβρίου 2004, ενώ οι εγκαταστάσεις στον αεροσταθμό Α λειτουργούσαν για το [...] % του χρόνου.
- (239) Από όλα τα ανωτέρω συνάγεται το συμπέρασμα ότι καμία από τις διατάξεις της σύμβασης μίσθωσης του 2004 με την easyJet δεν είχε ως αποτέλεσμα την παροχή οικονομικού πλεονεκτήματος στην easyJet. Ως εκ τούτου, η εν λόγω σύμβαση δεν συνιστά κρατική ενίσχυση,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα ακόλουθα μέτρα που εφάρμοσε η Γερμανία όσον αφορά τις εταιρείες που αναφέρονται στα στοιχεία α)-ιβ) δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- α) η συμφωνία ελέγχου και μεταφοράς κερδών που συνήφθη στις 6 Αυγούστου 1992 μεταξύ της Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH και της Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH·
- β) η συμφωνία που συνήφθη στις 19 Δεκεμβρίου 2003 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της easyJet Airline Company Ltd·

⁽⁶⁶⁾ Όπως η συμφωνία του 2003 με την easyJet.

- γ) η συμφωνία που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 2003 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Ryanair Limited·
- δ) η συμφωνία που συνήφθη στις 28 Απριλίου 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Ryanair Limited·
- ε) η συμφωνία που συνήφθη στις 14 Οκτωβρίου 2003 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Germanwings GmbH·
- στ) η συμφωνία που συνήφθη στις 23 Δεκεμβρίου 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Germanwings GmbH·
- ζ) η συμφωνία που συνήφθη στις 22 Οκτωβρίου 2003 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Volare Airlines SpA·
- η) η συμφωνία που συνήφθη στις 3 Νοεμβρίου 2003 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της V-Bird Airlines BV·
- θ) η συμφωνία που συνήφθη στις 6 Ιουνίου 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Icelandair Reykjavik Airport·
- ι) η συμφωνία που συνήφθη στις 17 Μαΐου 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Norwegian Air Shuttle AS·
- ια) η συμφωνία που συνήφθη στις 13 Μαΐου 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της Aer Lingus Limited·
- ιβ) η σύμβαση μίσθωσης που συνήφθη τον Μάρτιο του 2004 μεταξύ της Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και της easyJet Airline Company Ltd για τη χρήση ορισμένων χώρων και εγκαταστάσεων στον αεροσταθμό Β του αερολιμένα Schönefeld.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 20 Φεβρουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος