II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/506,

annettu 20 päivänä helmikuuta 2014,

toimenpiteistä, jotka Saksa on toteuttanut yrityksen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja eri lentoyhtiöiden osalta SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 868)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ([1]),

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on edellä mainittujen artiklojen ([2]) mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Vuosien 2003 ja 2006 välisenä aikana komissio vastaanotti kanteluja useilta tahoilta. Kantelujen mukaan eräät lentoyhtiöt sekä Berlin-Schönefeldin lentoaseman, jäljempänä 'Schönefeldin lentoasema', pitäjä ovat mahdollisesti saaneet laitonta valtiontukea toiminnalleen kyseisellä lentoasemalla.

(2) Komissio pyysi 17 päivänä elokuuta 2006 päivätyllä kirjeellä Saksaa toimittamaan lisätietoja asiasta. Saksa toimitti pyydetyt tiedot 20 päivänä joulukuuta 2006 päivätyllä kirjeellä.

(3) Komissio ilmoitti Saksalle 10 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koski edellä mainittuja toimenpiteitä, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Samassa yhteydessä komissio antoi neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([3]) 10 artiklan 3 kohdan nojalla tietojen antamista koskevan välipäätöksen sellaisten asiakirjojen ja tietojen osalta, joita komissio tarvitsee arvioidakseen, ovatko kyseessä olevat toimenpiteet valtiontukea.

(4) Saksa toimitti huomautuksensa komissiolle 4 päivänä lokakuuta 2007 päivätyllä kirjeellä ja täydensi huomautuksiaan lisäasiakirjoilla 3 päivänä maaliskuuta 2008.

([1]) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Asiasisällöltään nämä kaksi määräyskokonaisuutta ovat samanlaiset. Tässä päätöksessä SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan tehtyjä viittauksia on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksella muutettiin myös tiettyjä käsitteitä. "Yhteisö" korvattiin "unionilla" ja "yhteismarkkinat" korvattiin "sisämarkkinoilla". Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

([2]) EUVL C 257, 30.10.2007, s. 16.

([3]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

(5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 30 päivänä lokakuuta 2007 ([4]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa toimenpiteistä kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

(6) Komissio vastaanotti huomautuksia useilta asianomaisilta ja välitti kyseiset huomautukset Saksalle 16 päivänä tammikuuta ja 20 päivänä helmikuuta 2008. Saksa toimitti huomautuksensa asianomaisten osapuolten huomautuksista 15 päivänä toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. Komissio toimitti Saksalle lisätietopyynnön 31 päivänä elokuuta 2009. Saksa vastasi pyyntöön kolmessa osassa 28 päivänä syyskuuta, 12 päivänä lokakuuta ja 28 päivänä lokakuuta 2009. Komissio toimitti Saksalle uuden lisätietopyynnön 4 päivänä huhtikuuta 2011. Saksa vastasi pyyntöön toimittamalla uusia huomautuksia ja lisäasiakirjoja 19 päivänä toukokuuta 2011. Komissio välitti Saksalle 10 päivänä lokakuuta 2011 asianomaisilta osapuolilta saadut lisätiedot. Saksa esitti huomautuksensa kyseisistä lisätiedoista 7 päivänä marraskuuta 2011 ja vastasi komission 17 päivänä tammikuuta 2012 esittämään tietopyyntöön 14 päivänä helmikuuta 2012.

2. YLEINEN TAUSTA

(7) Vuonna 1990 tapahtuneen Saksan yhdistymisen jälkeen Berliinin lentoliikenteen tilanne oli hyvin erikoinen, mikä johtui siitä, että kaupunki oli ollut jaettuna itäiseen ja läntiseen osaan vuosikymmenten ajan. Keskusta-alueen lentoasemat Berlin-Tegel, jäljempänä 'Tegel', ja Berlin-Tempelhof, jäljempänä 'Tempelhof', sijaitsevat entisen Länsi-Berliinin alueella. Schönefeldin lentoasema puolestaan sijaitsee entisen Itä-Berliinin alueella Berliinin ja Brandenburgin osavaltioiden rajalla.

(8) Tempelhof avattiin vuonna 1923. Sen käyttö oli mahdollista vain pienillä ilma-aluksilla, koska sen kiitorata oli lyhyt. Lentoaseman nykyaikaistaminen ei ollut helppoa, sillä se sijaitsee historiallisten paikkojen luetteloon kuuluvalla alueella. Lisäksi Tempelhofia ympäröivät asuinalueet, minkä takia sen laajentaminen oli mahdotonta. Toiminta Tempelhofin lentoasemalla lakkasi 30 päivänä lokakuuta 2008.

(9) Tegelin lentoasema avattiin vuonna 1948 tavaroiden lennättämiseksi Berliiniin Neuvostoliiton asettaman kauppasaarron aikana. Vuodesta 1968 alkaen useat lentoyhtiöt siirsivät toimintansa Tempelhofin lentoasemalta Tegeliin, koska Tempelhof ei soveltunut suihkukoneille. Vuodesta 1975 lähtien Tegel on ollut Berliinin matkustajaliikenteen päälentoasema. 1990-luvun alkupuolella Tegelin enimmäiskapasiteetti ylittyi ruuhka-aikoina. Merkittävät kapasiteettirajoitukset olisi voitu välttää pitkällä aikavälillä vain laajentamalla kiitorataverkostoa ja rakentamalla suurempi terminaali. Tämä ei kuitenkaan ollut mahdollista, koska Tempelhofin tavoin myös Tegel on keskusta-alueella sijaitseva lentoasema, jota ympäröivät asuinalueet ja ajoväylät. Lentoliikenteen lisääntyminen Tegelin asemalla olisi myös lisännyt paikallisten asukkaiden kokemaa meluhaittaa.

(10) Schönefeld avattiin vuonna 1946 Neuvostoliiton Saksan sotilashallinnon määräyksestä. Aluksi se toimi sotilaslentokenttänä, jota käyttivät myös kaupalliset lentoyhtiöt, kuten Aeroflot ja myöhemmin myös itäsaksalainen Interflug. Ennen Saksan poliittisen tilanteen muuttumista vuonna 1990 Schönefeldin lentoasemaa oli jo laajennettu useasti. Koska Schönefeld oli suunniteltu sotilaslentoasemaksi, se ei vastannut nykyaikaisen kaupallisen lentoliikenteen tarpeita, ja poliittisen tilanteen muuttumisen jälkeiseen aikaan mennessä Schönefeld oli jo huonossa kunnossa. Schönefeldin uudistaminen länsieurooppalaisten turvamääräysten mukaiseksi edellytti huomattavia investointeja 1990-luvun aikana. Lisäksi Schönefeld sijaitsi kauempana kaupungin keskustasta kuin Tempelhof ja Tegel, minkä vuoksi ainakin tietyt matkustajaryhmät ja lentoyhtiöt pitivät sitä vähemmän houkuttelevana vaihtoehtona Tempelhofiin ja Tegeliin verrattuna.

(11) Historiallisten syiden takia kaikkien kolmen Berliinin lentoaseman toiminnasta vastasivat eri yhtiöt. Saksan yhdistymisen myötä kyseiset yritykset yhdistettiin yhdeksi holdingyhtiöksi, jonka nimi oli Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH, jäljempänä 'BBF'. Yhtiön omistivat Berliinin ja Brandenburgin osavaltiot (kumpikin erikseen 37 %) sekä Saksan liittohallitus (26 %). Vuoteen 2003 asti holdingyhtiöllä oli kaksi tytäryhtiötä: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, jäljempänä 'BFG', joka vastasi Tegelin ja Tempelhofin toiminnasta, sekä Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, jäljempänä 'FBS', joka toimi Schönefeldin lentoaseman pitäjänä. BBF ja FBS yhdistyivät lokakuussa 2003. BFG:stä tuli FBS:n tytäryhtiö. FBS nimettiin uudelleen 1 päivänä tammikuuta 2012, jolloin sen nimeksi tuli Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, jäljempänä 'FBB'.

(12) 1990-luvun kuluessa kävikin pian ilmi, että olemassa olevien lentoasemien kapasiteetin hyödyntämistä on tehostettava. Kaupunki oli siihen asti ollut poliittisista syistä jakautunut. Berliinin lentoliikenteen odotettiin yleisesti kasvavan (ks. jäljempänä oleva taulukko 1), mikä johtui osittain Berliinin nimeämisestä uudelleen Saksan pääkaupungiksi.

([4]) Katso alaviite 2..

Taulukko 1

Berliinin lentoasemien matkustajamäärät (miljoonaa matkustajaa)

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

Lähde: Komission päätös valtiontukiasiassa NN 25/2009 (ex N 167/2009) – Saksa – Berlin-Brandenburgin kansainvälisen lentoaseman rahoitus (EUVL C 179, 1.8.2009, s. 5); tiedot päivitetty FBB:n vuosikertomuksissa julkaistujen tietojen perusteella.

(13) Edellä kuvattujen seikkojen takia ajatus yhdestä Berliini-Brandenburgin alueen lentoasemasta esitettiin heti Saksan yhdistymisen jälkeen. Berliinin lentoasemien matkustajamääriä koskevien ennusteiden perusteella oletettiin, että lentoliikenteen kasvu voitaisiin hoitaa tehokkaasti vain perustamalla yksi sopivan kokoinen ja viimeisimmän tekniikan mukainen lentoasema.

(14) Suunnittelu yhden ja ainoan lentoaseman perustamiseksi Berliiniin käynnistyi tammikuussa 1992. Kesäkuun 20 päivänä 1993 uuden lentoaseman mahdolliseksi sijainniksi ilmoitettiin Schönefeldin lentoaseman eteläpuolella sijaitseva alue sekä kaksi muuta aluetta (Sperenbergin ja Jüterborgin lentokentät). Tegelin ja Tempelhofin lentoasemia ei pidetty soveltuvina kahdesta syystä, jotka ovat kyseisten, keskusta-alueella sijaitsevien lentoasemien negatiiviset vaikutukset paikallisiin asukkaisiin (etenkin meluhaitat) ja se, että lentoasemia ei voitaisi laajentaa

riittävästi Berliinin uuden ja ainoan lentoaseman tarpeita vastaaviksi. Sijoituspaikaksi valittiin Schönefeld viime kädessä siksi, että se on suhteellisen lähellä keskustaa (vaikka sijaitseekin kaupungin keskustan ulkopuolella) ja sinne on hyvät maantie- ja rautatieyhteydet. Näin ollen päätettiin, että olemassa olevaa Schönefeldin lentoasemaa laajennetaan ja uudistetaan ja että siitä tehdään Berliinin päälentoasema, jonka nimeksi tulee Berlin-Brandenburg Willy Brandt, jäljempänä 'BER'. Samalla päätettiin, että Tegelin ja Tempelhofin lentoasemat suljetaan. Päätös vahvistettiin muodollisesti 28 päivänä toukokuuta 1996 tehdyllä sopimuksella, jonka allekirjoittajia olivat Saksan liittohallitus sekä Berliinin ja Brandenburgin osavaltiot.

(15) BBF:n osakkaat suunnittelivat toteuttavansa BER-hankkeen yksityisen lentoaseman omistajan ja pitäjän avulla. Vuonna 1997 päätettiin käynnistää yksityistämishanke, jossa kaikki BBF:n osakkeet myytäisiin yksityiselle sijoittajalle ja tulevalle ostajalle myönnettäisiin lentoaseman käyttöoikeus.

(16) BBF:n osakkaat eivät kuitenkaan päässeet sopimukseen yhdenkään tarjoajan kanssa, ja vuonna 2003 julkiset osakkaat ilmoittivat, että yksityistämisprosessi oli epäonnistunut ja että ne tulevat itse vastaamaan BER-lentoaseman rakentamisesta ([5]).

3. TOIMENPITEIDEN KUVAUS JA TAUSTA

3.1 Hallinta- ja voitonjakosopimus

(17) BBF ja BFG allekirjoittivat hallinta- ja voitonjakosopimuksen (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag) 6 päivänä elokuuta 1992. Sopimuksen alkuperäinen sopimuskausi oli viisi vuotta, ja sopimusta jatkettaisiin automaattisesti kahden vuoden välein, paitsi jos toinen sopijapuoli päättäisi irtisanoa sen yhden vuoden irtisanomisajalla. Vastaava sopimus laadittiin myös BBF:n ja FBS:n välillä. Saksan lain mukaan yrityksen ja sen tytäryhtiön välillä tehtävä hallinta- ja voitonjakosopimus katsotaan sopimukseksi, jonka nojalla emoyhtiöllä on määräysvalta tytäryhtiön hallinnasta ja tytäryhtiöllä on velvollisuus siirtää kaikki voittonsa ja tappionsa emoyhtiön nimiin. Käytännössä sopimus tarkoittaa sitä, että emoyhtiön ja tytäryhtiön voitot ja tappiot lasketaan yhteen ja verotetaan sen mukaisesti. BBF:n ja sen tytäryhtiöiden välillä tehtyjen hallinta- ja voitonjakosopimusten perusteella kyseiset yhtiöt katsottiin siis yhdeksi verosubjektiksi yritysverotuksen osalta.

(18) Vuonna 2003 BBF:n ja FBS:n yhdistymisen seurauksena BFG:n kanssa 6 päivänä elokuuta 1992 tehdyn hallinta- ja voitonjakosopimuksen mukaiset BBF:n oikeudet ja velvollisuudet siirtyivät FBS:lle. Lisäksi BBF:n ja FBS:n välisellä hallinta- ja voitonjakosopimuksella ei enää ollut merkitystä yhdstymisen kannalta. Kyseistä sopimusta ei näin ollen enää käsitellä jäljempänä tässä päätöksessä.

(19) Käytännössä BBF:n ja BFG:n välillä 6 päivänä elokuuta 1992 tehty hallinta- ja voitonjakosopimus, jäljempänä 'hallinta- ja voitonjakosopimus', merkitsi Schönefeldin toiminnasta aiheutuneiden tappioiden kattamista Tegelin toiminnasta syntyneillä voitoilla – ainakin tiettyinä vuosina.

(20) Schönefeldin lentoaseman toiminta oli tappiollista ainakin vuoteen 2006 saakka, kuten alla olevasta taulukosta voidaan nähdä. Taulukossa esitetään lentoaseman EBITDA ([6])- ja EBIT ([7])-luvut vuosina 2003–2006, ja ne on määritelty lentoaseman toiminnan suorien tulojen ja kustannusten perusteella:

Taulukko 2

Schönefeldin lentoaseman EBITDA ja EBIT 2003–2006

EBITDA/EBIT (miljoonaa euroa)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Salassapitovelvollisuudesta valtiontukipäätöksissä 1 päivänä joulukuuta 2003 tehdyssä komission tiedonannossa C(2003) 4582 tarkoitettujen liikesalaisuuksien merkintä (EUVL C 297, 9.12.2003, s. 6).

Lähde: Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen johdosta Saksan 4 päivänä lokakuuta 2007 esittämissä huomautuksissa oleva liite 19.

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

([6]) Tulos ennen korkoja, veroja, poistoja ja kuoletuksia.

([7]) Tulos ennen korkoja ja veroja.

(21) Schönefeldin lentoaseman heikko tulos ei kuitenkaan antanut aihetta epäillä FBS:n, BFG:n ja vuoteen 2003 saakka näiden holdingyhtiön BBF:n muodostaman konsernin, jäljempänä 'FBS-konserni', elinkelpoisuutta. FBS-konserni oli johdonmukaisesti pystynyt itse tuottamaan riittävät taloudelliset resurssit tai hankkimaan tarvittavan rahoituksen markkinoilta. Komission tietojen mukaan FBS-konsernille on myönnetty julkista rahoitusta vain komission hyväksymän BER-hankkeen rahoitukseen ([8]) liittyvänä.

(22) Konsernin tilanne johtui etenkin Tegelin lentoaseman suhteellisen hyvästä taloudellisesta suorituskyvystä, joka lievensi Schönefeldin lentoaseman toiminnasta aiheutuneiden tappioiden negatiivisia vaikutuksia FBS-konserniin. Vuosien 1990 ja 2005 välisenä aikana Schönefeldiin ja Tempelhofiin verrattuna Tegel oli nykyaikainen lentoasema, jolla toimivat tärkeimmät Berliiniin liikennöivät täyden palvelun liikenteenharjoittajat ja jota ainakin tietyt matkustajaryhmät ja lentoyhtiöt pitivät Berliinin alueen houkuttelevimpana lentoasemana. Lisäksi Berliinin matkustajalentoliikenne kasvoi vuosien 1990 ja 2005 välisenä aikana, mikä paransi koko FBS-konsernin asemaa.

(23) Kuten taulukosta 1 voidaan todeta, Tegelin vuotuinen matkustajamäärä kasvoi tasaisesti 1990-luvulla ja jälleen vuodesta 2004 eteenpäin. Schönefeldin osalta vuotuinen matkustajamäärä kasvoi huomattavasti 1990-luvun alkupuolella (1,1 miljoonasta matkustajasta 1,9 miljoonaan matkustajaan vuosien 1991 ja 1995 välisenä aikana), mutta kasvu pysähtyi vuosikymmenen jälkipuoliskolla ja matkustajamäärät laskivat vuosien 2000 ja 2003 välisenä aikana (2,1 miljoonasta matkustajasta 1,7 miljoonaan matkustajaan vuodessa). Vuosien 1991 ja 2003 välisenä aikana Berliinin absoluuttisina lukuina kasvaneista liikennemääristä huolehti pääasiassa Tegel, ei Schönefeld. Vaikka Schönefeldin vuotuinen matkustajamäärä kasvoikin kyseisenä ajanjaksona 600 000 matkustajalla, kasvoi Tegelin vuotuinen matkustajamäärä jopa 4,4 miljoonalla matkustajalla. Lentoliikenne kasvoi tasaisesti molemmilla lentoasemilla vuosien 2003 ja 2012 välisenä aikana: kuten taulukossa 1 on esitetty, Schönefeldin lentoliikenne kasvoi 417 prosenttia (1,7 miljoonasta matkustajasta 7,1 miljoonaan matkustajaan vuodessa) ja Tegelin 63 prosenttia (11,1 miljoonasta matkustajasta 18,2 miljoonaan matkustajaan vuodessa). Vuosiin 1991–2003 verrattuna lentoliikenne kasvoi absoluuttisina lukuina lähes yhtä paljon kummallakin lentoasemalla, mikä tarkoittaa myös sitä, että suhteellisesti Schönefeldin kasvu oli paljon suurempaa kuin Tegelin.

3.2 **Schönefeldin lentoasemamaksutaulukot**

(24) FBS-konserni pyrki 1990-luvulla kannustamaan lentoyhtiöitä siirtämään toimintansa kapasiteettinsa äärirajoilla toimivalta Tegelin lentoasemalta Schönefeldin lentoasemalle, joka oli vajaakäytössä ([9]). Tavoitteena oli ratkaista Tegelin ruuhkaongelmat Schönefeldin kapasiteetin optimaalisen hyödyntämisen avulla. Konserni otti asiassa yhteyttä sekä Tegelin ja Tempelhofin lentoasemilla jo toimiviin lentoyhtiöihin että lentoyhtiöihin, joilla ei vielä ollut toimintaa Berliinissä. Useat liikenteenharjoittajat ilmaisivat kiinnostuksensa, mutta eivät kuitenkaan markkinointisyistä siirtäneet toimintaansa Schönefeldin lentoasemalle. Tämä johtui etenkin siitä, että Schönefeldin lentoasemalla ei toiminut niin sanottua "ankkurikäyttäjää" ([10]) eikä Schönefeldin infrastruktuuri ollut yhtä moderni kuin Tegelin lentoaseman. Edes edulliset lentoasemamaksut ja muut taloudelliset kannustimet eivät pystyneet kumoamaan tätä haittapuolta. Näin ollen yritys siirtää osa Tegelin liikenteestä Schönefeldin lentoasemalle ja houkutella Schönefeldin

([8]) Komissio on katsonut, että kyseiseen hankkeeseen liittynyt julkinen rahoitus on ollut sisämarkkinoille soveltuvaa tukea. Ks. komission päätös valtiontukiasiassa NN 25/09 (ex N 167/09) ja SA.35378 – Saksa – Berlin-Brandenburgin kansainvälisen lentoaseman rahoitus (EUVL C 36, 8.2.2013, s. 10).

([9]) Saksa on toimittanut seuraavat tiedot: i) Schönefeldin kapasiteetti oli vuosina 2003–2004 yhteensä 4,5 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja kasvoi 7 miljoonaan matkustajaan vuodessa vuonna 2005 (vuonna 2003 matkustajia oli 1,7 miljoonaa, vuonna 2004 3,3 miljoonaa ja vuonna 2005 5 miljoonaa); ii) Tegelin kapasiteetti oli vuosina 2003–2004 yhteensä 9,5 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja kasvoi 11,5 miljoonaan matkustajaan vuodessa vuonna 2005 (vuonna 2003 matkustajia oli 11,1 miljoonaa, vuonna 2004 11 miljoonaa ja vuonna 2005 11,5 miljoonaa). Lentoasemien kapasiteettia on vaikea mitata, koska se riippuu infrastruktuurin eri osa-alueiden enimmäiskapasiteetista. Mittaamiseen ei aina sovellu suurin matkustajamäärä vaan toisinaan esimerkiksi lentojen enimmäismäärä. Lisäksi, vaikka matkustajamäärä olisikin sopiva mittari, enimmäiskapasiteetti lasketaan toisinaan sen perusteella, mikä on suurin matkustajamäärä, joka voidaan käsitellä tunnissa, eikä suurimman vuotuisen matkustajamäärän perusteella. Tämä johtuu siitä, että ruuhka-aikoina ja niiden ulkopuolella matkustajamäärät usein vaihtelevat huomattavasti. Lisäksi matkustajamäärät voivat vaihdella myös vuodenajan mukaan. Siksi edellä annetut tiedot eivät voi täysin realistisella tavalla kuvata kapasiteetin hyödyntämistä Schönefeldin ja Tegelin lentoasemilla. Lisäksi tietyissä tapauksissa lentoasema voi ylittää teoreettisen kapasiteettinsa (lentoasema voi esimerkiksi palvella enemmän matkustajia tunnissa kuin laskennallisesti on mahdollista). Tämä voi kuitenkin johtaa heikentyneisiin olosuhteisiin (pitkät odotusajat, viivästykset jne.). Kiistämätön tosiseikka on kuitenkin se, että tutkintajakson aikana Tegel toimi lähes enimmäiskapasiteetillaan ja Schönefeld oli vajaakäytössä.

([10]) Ankkurikäyttäjällä tarkoitetaan lentoasemalla toimivaa (liikennemäärältään) suurta liikenteenharjoittajaa, jonka maine ja tunnettuus houkuttelee myös muita lentoyhtiöitä lentoasemalle ja siten kasvattaa lentoaseman liikennemäärää.

asemalle liikenteenharjoittajia, joilla ei vielä ollut toimintaa Berliinissä, epäonnistui. Tämä näkyy esimerkiksi siinä, että, kuten edellä kuvattiin, Tegelin lentoliikenne kasvoi vuosien 1991 ja 2003 välisenä aikana 4,4 miljoonalla matkustajalla mutta Schönefeldin vain 600 000 matkustajalla.

(25) Tämä käynnisti pohdinnan, miten Schönefeldin lentoaseman taloudellista tilannetta voitaisiin parhaiten parantaa ennen BER-lentoaseman avaamista. Lentoaseman tilapäinen sulkeminen ei ollut vaihtoehto. Strategisten pohdintojen aiheena oli kuitenkin muun muassa lentoasemamaksujen taso ja niiden asettaminen sellaiselle tasolle, joka houkuttelisi lentoasemalle lisää liikennettä.

(26) Saksassa lentoasemat hinnoittelevat lentoyhtiöille tarjottavat infrastruktuuripalvelut omien lentoasemamaksutaulukkojensa perusteella, jotka julkaistaan Saksan lentoliikenteeseen liittyvien asioiden virallisessa lehdessä Nachrichten für Luftfahrer. Kukin lentoasema laatii oman maksutaulukkonsa ja ilmoittaa sen osavaltionsa toimivaltaiselle siviili-ilmailuviranomaiselle.

(27) Vuodesta 2003 Schönefeldin lentoasemalla on ollut käytössä useita eri maksutaulukkoja. Ajanjaksolla 1 päivästä elokuuta 2003 30 päivään huhtikuuta 2004 Tegelin, Tempelhofin ja Schönefeldin lentoasemilla on ollut käytössä yhteinen maksutaulukko, jäljempänä 'vuoden 2003 taulukko'. Kyseisen taulukon ei katsottu olevan riittävän houkutteleva kannustamaan lentoyhtiöitä avaamaan uusia reittejä tai lisäämään lentojensa määrää Schönefeldin lentoasemalla.

(28) Tämän takia FBS:n osakkaat antoivat vuonna 2003 konsulttiyritykselle ([…], jäljempänä 'konsultti') toimeksiannon kehittää strategia, joka parantaisi Schönefeldin taloudellista tilannetta ennen BER-lentoaseman avaamista ja joka voitaisiin toteuttaa nopealla aikataululla.

(29) Konsultin analyysi osoitti, että Berliinin lentoliikenteessä oli huomattavaa kasvupotentiaalia useasta eri syystä. Konsultti arvioi, että Berliinin talousalueella oli potentiaalia jopa 10 miljoonaan matkustajaan vuodessa. Konsultti myös kuvasi useita rakenteellisia seikkoja, jotka voisivat edistää lentoliikenteen kasvua. Tärkeimmät seikat olivat useiden suurten monikansallisten yritysten päämajojen sijaitseminen alueella, se, että Berliini on Saksan suurin yliopistokaupunki ja "etnisen liikenteen" ([11]) keskus, sekä se, että 2000-luvun alussa Berliini nähtiin kehittyvänä pääkaupunkina ja turistikohteena ([12]). Lisäksi konsultti osoitti, että verrattuna muiden pääkaupunkien lentoasemiin Berliinillä oli vuonna 2003 yhä potentiaalia lisätä halpalentoyhtiöiden liikennemääriä.

(30) Kyseisenä ajankohtana halpalentoyhtiöiden harjoittama lentoliikenne kasvoi merkittävästi koko Euroopassa ([13]). Useiden tutkimusten mukaan halpalentoyhtiöiden kasvu johtui enimmäkseen uusista matkustajista, mikä siis lisäsi kokonaismatkustajamäärää. Konsultin ennusteen mukaan halpalentoliikenne voisi lisätä liikenteen määrää Schönefeldin lentoasemalla lyhyellä aikavälillä (eli vuosien 2003 ja 2005 välillä) yhteensä 600 000–900 000 matkustajalla vuodessa ja keskipitkällä aikavälillä (eli vuosien 2005 ja 2010 välillä) 300 000 matkustajalla vuodessa.

(31) Konsultin mukaan strategia halpalentoyhtiöiden houkuttelemiseksi Schönefeldin lentoasemalle ei vaatisi merkittäviä strategisia muutoksia, infrastruktuuri-investointeja tai olemassa olevan infrastruktuurin merkittävää muuttamista.

(32) Konsultti näin ollen suositteli kyseisen strategian, jäljempänä 'halpalentoyhtiöstrategia', toteuttamista ja ehdotti, että strategia voitaisiin toteuttaa sekä lentoasemamaksujen määräalennusten että taloudellisten kannustimien avulla ([14]).

(33) FBS päätti laatia ja toteuttaa halpalentoyhtiöstrategian ja otti tätä tarkoitusta varten käyttöön uuden maksutaulukon, jäljempänä 'vuoden 2004 taulukko'. Toisin kuin vuoden 2003 taulukko, vuoden 2004 taulukko laadittiin erityisesti Schönefeldin lentoasemaa varten. Uusi taulukko, joka hyväksyttiin 30 päivänä huhtikuuta 2004 ja jota sovellettiin 1 päivästä toukokuuta 2004, sisälsi seuraavat maksulajit:

a) lentoonlähtö- ja laskeutumismaksut, jotka määritettiin erityisesti ilma-aluksen suurimman lentoonlähtöpainon perusteella;

([11]) Etnisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennettä, joka johtuu siitä, että kaukaisista maista peräisin olevat asukkaat lentävät säännöllisesti takaisin kotimaahansa tai heidän ystävänsä ja sukulaisensa lentävät heidän luokseen vierailulle. Berliinissä asuu suuria ensimmäisen ja toisen sukupolven maahanmuuttajaryhmiä.

([12]) Kyseisenä ajankohtana Berliini oli Euroopan kolmanneksi suurin turistikohde, turistien yöpymismäärät Berliinissä olivat Saksan suurimmat ja Berliini houkutteli paljon myös päivämatkailijoita.

([13]) Halpalentoyhtiöiden harjoittama lentoliikenne kasvoi Euroopassa vuosittain huomattavasti 2000-luvun alussa, mitä edisti erityisesti alan johtavien toimijoiden Ryanairin ja Easyjetin sekä lukuisten uusien toimijoiden liiketoiminnan tuottoisa laajentuminen.

([14]) Tarkempi kuvaus konsultin arviosta on kohdassa 7.2.1.

b) matkustajamaksut, jotka määritettiin lähtevien matkustajien lukumäärän ja lennon määränpään perusteella;

c) ilma-aluksen pysäköintimaksut, jotka määritettiin ilma-aluksen suurimman lentoonlähtöpainon ja pysäköintialueen käytön keston perusteella.

(34) Taulukko sisälsi useita taloudellisia kannustimia:

a) 'Matkustajamääräalennuksella' tarkoitetaan sitä, että osa matkustajamaksuista maksetaan takaisin kuljetettujen matkustajien määrän mukaan:

Taulukko 3

Vuoden 2004 taulukon mukaiset matkustajamääräalennukset

Matkustajamäärä vuodessa	Korvausprosentti
Yli 50 000	5
Yli 100 000	10
Yli 150 000	15
Yli 250 000	20

b) "Kasvukannustin" koostuu "määränpääkannustimesta" ja "taajuuskannustimesta", joista ensimmäinen myönnettiin uusien reittien avaamisesta Schönefeldin lentoasemalta ja jälkimmäinen lentojen määrän lisäämisestä Schönefeldistä lähtevillä reiteillä. Määränpääkannustin kattoi ensimmäisenä vuotena Landegrundtarif-maksusta (joka on kunkin lennon lentoonlähtö- ja laskeutumismaksujen ja matkustajamaksujen summa) jopa 80 prosenttia, toisena vuotena 60 prosenttia, kolmantena vuotena 40 prosenttia ja neljäntenä vuotena 20 prosenttia. Taajuuskannustin kattoi jopa 60 prosenttia Landegrundtarif-maksusta ensimmäisenä vuotena ja 40 prosenttia toisena vuotena. Tarkoituksena oli, että FBS:n ja lentoyhtiöiden välillä tehtäisiin kahdenväliset sopimukset, joissa määriteltäisiin maksuja koskevat tarkat ehdot.

(35) Vuoden 2004 taulukkoa muutettiin heinäkuussa 2005. Muutoksen mukaan lentoyhtiölle voidaan myöntää määränpääkannustin, jos se avaa uuden reitin jollekin Berliinin lentoasemalle eli määränpäähän, johon ei aiemmin ole lennetty suoraan Berliinin ulkopuolelta. Aiemmin määränpääkannustin oli myönnetty vain uusille Schönefeldin lentoasemalta lähteville reiteille, vaikka kyseinen lentoyhtiö olisi lentänyt aiemmin suoraan jollekin muulle Berliinin lentoasemalle.

(36) Tammikuun 19 päivänä 2006 hyväksyttiin jälleen uusi maksutaulukko, jäljempänä "vuoden 2006 taulukko", ja se tuli voimaan takautuvasti 1 päivänä tammikuuta 2006. Vuoden 2004 taulukosta poiketen uusi taulukko ei sisältänyt taajuuskannustinta. Vuoden 2006 taulukko kattoi seuraavat kolme keskeistä taloudellista kannustinta: "kasvukannustin" ([15]), joka liittyi matkustajamäärän tai rahtipainon kasvuun lentoa kohti, "määränpääkannustin", joka myönnettiin uuden suoran reitin avaamisesta Berliinin ja toisen määränpään välille, ja 'matkustajamääräalennus'.

(37) Vuoden 2006 taulukon mukaan liikenteenharjoittajan, joka avaa uuden reitin Berliiniin, on valittava määränpääkannustimen ja kasvukannustimen väliltä. Valinta on tehtävä ennen uuden reitin avaamista, ja liikenteenharjoittaja sitoutuu noudattamaan kyseistä kertapäätöstä.

(38) Määränpääkannustin kattoi ensimmäisenä uuden reitin avaamista seuranneena lentokautena Landegrundtarif-maksusta 80 prosenttia, toisena kautena 60 prosenttia, kolmantena kautena 40 prosenttia, neljäntenä kautena 20 prosenttia ja viidentenä kautena 10 prosenttia. Lisäksi, mikäli lentoyhtiö lopettaisi liikennöinnin uudella reitillä ennen viidennen lentokauden päättymistä, se olisi velvollinen maksamaan saamansa määränpääkannustimen takaisin seuraavasti: ensimmäisen lentokauden osalta Landegrundtarif-maksusta 60 prosenttia, toisen kauden osalta 40 prosenttia, kolmannen kauden osalta 20 prosenttia, neljännen kauden osalta 10 prosenttia ja viidennen kauden osalta 0 prosenttia.

([15]) Uuden taulukon mukainen kasvukannustin eroaa vuoden 2004 taulukon kasvukannustimesta.

(39) Liikenteenharjoittajalle voitiin myöntää kasvukannustin, jos tämä onnistui lisäämään matkustajamääräänsä tai rahtipainoaan lentoa kohti edellisvuoteen verrattuna. Kasvukannustimen määrä määritettiin saavutetun kasvun perusteella maksutaulukossa asetetun kaavan mukaisesti ja muutettiin sitten lentoasemamaksualennuksiksi, jotka ajan mittaan asteittain pienenivät. Kasvukannustinta voitiin myöntää enintään viiden vuoden ajan.

(40) Matkustajamääräalennuksen ehtoja muutettiin ja laajennettiin vain hiukan vuoden 2004 taulukkoon verrattuna. Vuoden 2006 taulukon mukaisesti matkustajamääräalennus, johon taulukossa viitattiin termillä ”määräalennus”, koostui lentoonlähtö- ja laskeutumismaksujen korvauksista sekä matkustajamaksujen korvauksista, joka riippui kuljetettujen matkustajien määrästä. Korvausprosentit olivat seuraavat:

Taulukko 4

Määräalennus, vuoden 2006 taulukon mukaiset alennukset

Matkustajamäärä vuodessa	Korvausprosentti
Yli 50 000	5
Yli 100 000	10
Yli 250 000	15
Yli 500 000	20
Yli 1 000 000	30
Yli 2 000 000	40

3.3 **FBS:n ja eräiden liikenteenharjoittajien väliset yksittäiset sopimukset**

3.3.1 *Easyjetin houkutteleminen Schönefeldin lentoasemalle ankkurikäyttäjäksi*

(41) Schönefeldin lentoaseman halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen yhteydessä vuonna 2003 FBS käynnisti neuvottelut yrityksen Easyjet Airline Company Ltd., jäljempänä ’Easyjet’, kanssa. Easyjet oli etsimässä uutta tukikohtaa Manner-Euroopan toiminnoilleen. Se lupasi sijoittaa edullisia lentoasemamaksuja ja muita taloudellisia kannustimia vastaan Schönefeldin lentoasemalle ensimmäisen toimintavuotensa (2004) aikana neljä ilma-alusta, toisena vuotena kuusi ilma-alusta ja vuosina 2006–2009 vielä yhden ilma-aluksen kunakin vuotena. Saksan mukaan FBS näki tämän mahdollisuutena houkutella jo markkinoille vakiintunut halpalentoyhtiö Schönefeldin lentoasemalle ankkurikäyttäjäksi.

(42) FBS ja Easyjet tekivät 19 päivänä joulukuuta 2003 sopimuksen, jäljempänä ’vuoden 2003 Easyjet-sopimus’, jossa sovittiin edellä mainituista ehdoista. Sopimuksessa määritettiin erityinen Easyjetiin sovellettava maksujärjestelmä, joka poikkesi muutoin sovellettavasta maksutaulukosta. Kyseisessä maksujärjestelmässä maksut määritettiin pelkästään lähtevien matkustajien määrän perusteella. Lisäksi siinä sovittiin alennusjärjestelmästä, joka perustui siihen, miten paljon enemmän matkustajia Easyjet on kuljettanut asianomaisen vuoden aikana edellisvuoteen verrattuna. Tämä erityinen alennusjärjestelmä sisällytettiin myöhemmin vuoden 2006 taulukkoon nimellä ”kasvukannustin” (ks. johdanto-osan 36–39 kappale). Lisäksi FBS ja Easyjet sopivat määränpääkannustimesta. Kyseinen kannustin toteutettaisiin kertaluonteisena maksuna, jonka suuruus olisi […] euroa jokaista uutta Easyjetin käyttöön ottamaa päivittäistä edestakaista lentoa kohti. Näiden maksujen suorittaminen kuitenkin lopetettiin vuonna 2004. Määränpääkannustimella tuettiin yhteensä 19:ää uutta Easyjetin käyttöön ottamaa päivittäistä edestakaista lentoa.

(43) Alun perin FBS ja Easyjet tekivät sopimuksen 10 vuoden ajaksi, minkä lisäksi Easyjetillä oli optio jatkaa sopimusta vielä 10 vuodella. FBS ja Easyjet kuitenkin tekivät 11 päivänä syyskuuta 2007 muutossopimuksen, jäljempänä ’vuoden 2007 Easyjet-muutossopimus’, jossa muokattiin alkuperäisen sopimuksen kestoa ja muita sopimusehtoja. Muutossopimuksessa määrättiin, että vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, voimassaolo päättyisi BER-lentoaseman avaamiseen, jonka oli tarkoitus tapahtua vuonna 2011. Lentoasemamaksujen osalta vuoden 2007 Easyjet-muutossopimus sisälsi dynaamisen viittauksen lentoasemalla yleisesti sovellettuun maksutaulukkoon ([16]), minkä johdosta Schönefeldin lentoasemalla käytössä olevaa maksutaulukkoa sovellettaisiin myös Easyjetiin, vaikka FBS muuttaisi kyseistä taulukkoa sopimuksen teon jälkeen.

([16]) Kyseinen viittaus koskee sekä lentoasemamaksujen suuruutta että alennusjärjestelmää ja muita taulukkoon sisältyviä taloudellisia kannustinmekanismeja.

(44) Easyjetin liikennemäärät Schönefeldin lentoasemalla kasvoivat hyvin nopeasti vuosien 2003 ja 2006 välisenä aikana. Easyjet pystyi jopa lisäämään Schönefeldiin sijoitettujen ilma-alusten määrää nopeammalla aikataululla kuin FBS:n kanssa tehdyssä sopimuksessa määrättiin. Vuonna 2006 Schönefeldistä tulikin Easyjetin suurin tukikohta Yhdistyneen kuningaskunnan ulkopuolella.

(45) Tämä voidaan nähdä taulukosta 5, joka osoittaa Easyjetin liikennemäärien kehityksen Schönefeldin lentoasemalla (sekä absoluuttisesti mitattuna että prosenttiosuutena Schönefeldin kokonaismatkustajamääristä) vuosien 2004 ja 2010 välisenä aikana.

Taulukko 5

Easyjetin liikennemäärien kehitys Schönefeldin lentoasemalla vuosien 2004 ja 2010 välisenä aikana

Easyjetin matkustajamäärän kehitys							
	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
Easyjetin matkustajamäärän osuus Schönefeldin kokonaismatkustajamäärästä	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2 *Muiden lentoyhtiöiden sijoittautuminen Schönefeldin lentoasemalle*

(46) Sen lisäksi, että FBS sai Easyjetin ankkurikäyttäjäksi, se ryhtyi toimiin myös muiden halpalentoyhtiöiden houkuttelemiseksi. FBS onnistui tekemään yksittäiset sopimukset seuraavien halpalentoyhtiöiden kanssa: Germanwings GmbH, jäljempänä 'Germanwings', Ryanair Limited, jäljempänä 'Ryanair', Volare Airlines SpA, jäljempänä 'Volare', V-Bird Airlines B.V., jäljempänä 'V-Bird', Norwegian Air Shuttle AS, jäljempänä 'Norwegian Air Shuttle', Icelandair Reykjavik Airport, jäljempänä 'Icelandair', ja Aer Lingus Limited, jäljempänä 'Aer Lingus', joihin tässä päätöksessä viitataan termillä "halpalentoyhtiöt" ([17]).

(47) Sekä Ryanairin että Germanwingsin tapauksessa sopijapuolten välillä tehtiin kaksi erillistä sopimusta: ensimmäinen vuonna 2003 ja toinen vuonna 2004.

(48) Sopimukset Ryanairin, Volaren ja V-Birdin kanssa sekä ensimmäinen sopimus Germanwingsin kanssa tehtiin ennen vuoden 2004 taulukon hyväksymistä ja voimaantuloa (ks. johdanto-osan 33 kappale). Kyseisissä sopimuksissa kuvattiin Schönefeldin lentoasemalta liikennöitävät reitit ja niillä lennettävien lentojen tiheys. Sopimuksissa myös sovittiin maksujen muodossa yksittäisille liikenteenharjoittajille annettavista taloudellisista kannustimista, joista neuvoteltiin, jotta kyseiset liikenteenharjoittajat saataisiin käynnistämään toimintansa tai laajentamaan toimintaansa Schönefeldin lentoasemalla odottamatta ensin uuden, taloudellisia kannustimia sisältävän maksutaulukon käyttöönottoa. Maksut suoritettaisiin, edellyttäen että lentoyhtiö kuljettaisi vähintään tietyn prosenttiosuuden sopimuksessa määritellyistä lennoista ([18]). Ensimmäisessä sopimuksessa Ryanairin kanssa sovittiin […] miljoonan euron maksusta yhden vuoden aikana (eli sopimuksen keston aikana). V-Birdin ja Volaren kanssa solmituissa sopimuksissa määrättiin […] miljoonan euron maksusta kolmen vuoden aikana, ja maksu jyvitettiin asteittain pieneneviksi vuotuisiksi maksueriksi. Germanwingsin kanssa tehdyssä ensimmäisessä sopimuksessa säädettiin maksusta, joka suoritettaisiin soveltuvien lentoasemamaksujen asteittain pienenevänä alennuksena kolmen vuoden aikana, sekä FBS:n myöntämästä markkinointitoimia koskevasta rahoituksesta, joka oli […] euroa vuodessa.

(49) Muut sopimukset, jotka tehtiin vuoden 2004 taulukon tullessa voimaan tai sen jälkeen, noudattivat sisällöltään samoja periaatteita. Myös niissä kuvattiin reitit, jotka tullaan liikennöimään Schönefeldin lentoasemalta, sekä niillä lennettävien lentojen tiheys. Tällä tavoin asianomaisille liikenteenharjoittajille voitiin antaa erilaisia taloudellisia kannustimia. Sopimukset kuitenkin sisälsivät dynaamisen viittauksen lentoasemalla yleisesti sovellettuun maksutaulukkoon, minkä johdosta Schönefeldin lentoasemalla käytössä olevaa maksutaulukkoa sovellettaisiin myös asianomaisiin liikenteenharjoittajiin, vaikka FBS muuttaisi kyseistä taulukkoa sopimuksen teon jälkeen ([19]). Sopimukset sisälsivät lausekkeita, joiden nojalla tiettyjen sovellettavassa taulukossa säädettyjen kannustimien ehtona oli, että lentoyhtiö kuljettaisi vähintään tietyn prosenttiosuuden sopimuksessa määritellyistä reittilennoista. Lisäksi joissakin sopimuksessa määrättiin, että FBS:n on myönnettävä avustusta asianomaisen lentoyhtiön markkinointikulujen

([17]) Ks. taulukon 6 yleiskatsaus kyseisistä yksittäisistä sopimuksista.
([18]) Esimerkiksi Germanwingsille sopimuksen nojalla maksettava avustus maksettaisiin, mikäli Germanwings kuljettaa vähintään […] prosenttia suunnitelluista reittilennoistaan.
([19]) Samaa lähestymistapaa noudatettiin myös vuoden 2007 Easyjet-muutossopimuksessa (ks. johdanto-osan 43 kappale).

osittaiseksi rahoittamiseksi. Esimerkiksi Norwegian Air Shuttlen kanssa tehdyssä sopimuksessa määrättiin, että FBS:n on suoritettava […] euron kertaluonteinen maksu liikenteenharjoittajalle aiheutuneiden toteen osoitettujen markkinointikulujen rahoittamiseksi. Myös lentoyhtiöille Aer Lingus ja Icelandair myönnettiin kertaluonteinen avustus markkinakulujen osittaiseksi rahoittamiseksi: Aer Lingus sai […] euroa ja Icelandair […] euroa.

(50) Seuraavassa taulukossa kuvataan kyseisten sopimusten kestot.

Taulukko 6

FBS:n ja eri halpalentoyhtiöiden välisten sopimusten kestot

Lentoyhtiö / sopimus	Sopimuksen tekopäivä	Sopimuskausi [1]
Ryanair *(ensimmäinen sopimus)*	31.3.2003	1.5.2003–30.4.2004
Ryanair *(toinen sopimus)*	28.4.2004	1.5.2003–30.4.2008
Germanwings *(ensimmäinen sopimus)*	14.10.2003 [2]	26.10.2003–31.10.2006
Germanwings *(toinen sopimus)*	23.12.2004	1.5.2004–30.4.2008
Volare	22.10.2003 [3]	26.10.2003–31.3.2007 [4]
V-Bird	3.11.2003 [5]	3.11.2003–3.11.2007 [6]
Icelandair	6.6.2004	6.6.2004–31.3.2009
Norwegian Air Shuttle	17.5.2004	29.3.2004–31.3.2009
Aer Lingus	13.5.2004	30.3.2004–31.3.2009

[1] Joitakin kyseisistä sopimuksista sovellettiin takautuvasti niiden tekopäivää aiemmasta päivämäärästä. Näin toimittiin esimerkiksi Germanwingsin kanssa tehdyn toisen sopimuksen osalta, jota sovellettiin takautuvasti vuoden 2004 taulukon soveltamispäivästä. Samoin toimittiin myös Ryanairin kanssa tehdyn toisen sopimuksen osalta. Kyseinen sopimus syrjäytti Ryanairin kanssa tehdyn ensimmäisen sopimuksen, ja sitä sovellettiin takautuvasti 1 päivästä toukokuuta 2003, jolloin Ryanairin kanssa tehty ensimmäinen sopimus tuli voimaan.

[2] FBS:n ja Germanwingsin välillä oli jo hieman aiemmin (29 päivänä syyskuuta 2003) tehty sopimus, jota oli tarkoitus soveltaa 26 päivästä lokakuuta 2003. Kyseinen sopimus kuitenkin syrjäytettiin 14 päivänä lokakuuta 2003 tehdyllä sopimuksella ennen sen soveltamisen aloittamista. Näin ollen 29 päivänä syyskuuta 2003 tehtyä sopimusta ei koskaan sovellettu.

[3] FBS ja Volare allekirjoittivat 22 päivänä lokakuuta 2003 kaksi sopimusta: pääsopimuksen ja oheissopimuksen. Tässä päätöksessä kyseisten sopimusten katsotaan muodostavan yhden sopimuksen.

[4] Volare lopetti toimintansa Schönefeldin lentoasemalla kuitenkin jo vuonna 2004.

[5] FBS ja V-Bird allekirjoittivat 3 päivänä marraskuuta 2003 kaksi sopimusta: pääsopimuksen ja oheissopimuksen. Tässä päätöksessä kyseisten sopimusten katsotaan muodostavan yhden sopimuksen.

[6] V-Bird lopetti toimintansa Schönefeldin lentoasemalla kuitenkin jo vuonna 2004.

Lähde: Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen johdosta Saksan 4 päivänä lokakuuta 2007 esittämissä huomautuksissa oleva liite 16–20.

(51) Taulukossa 7 kuvataan asianomaisten lentoyhtiöiden liikennemäärien kehitys Schönefeldin lentoasemalla vuosien 2003 ja 2010 välisenä aikana.

Taulukko 7

Tutkinnan kattamien halpalentoyhtiöiden matkustajamäärien kehitys 2003–2010

FBS:n kanssa yksittäiset sopimukset tehneiden lentoyhtiöiden matkustajamäärien kehitys 2003–2010								
	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

FBS:n kanssa yksittäiset sopimukset tehneiden lentoyhtiöiden matkustajamäärien kehitys 2003–2010

	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	—	—	—	—	—	—
Kyseisten lentoyhtiöiden kokonaisosuus Schönefeldin matkustajaliikenteestä	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) Yleisesti ottaen halpalentoyhtiöstrategian toteuttaminen johti lentoliikenteen huomattavaan kasvuun Schönefeldin lentoasemalla. Kuten taulukosta 1 voidaan nähdä, matkustajamäärä lähes kaksinkertaistui vuosien 2003 ja 2004 välisenä aikana 1,7 miljoonasta matkustajasta 3,3 miljoonaan matkustajaan. Kasvu jatkui kiivaana ja nousi 5 miljoonaan matkustajaan vuonna 2005 ja 6 miljoonaan matkustajaan vuonna 2006. Vuosien 2003 ja 2009 välisenä aikana matkustajamäärä nelinkertaistui.

3.4 **Terminaali B ja sen tilojen vuokraaminen Easyjetille**

(53) Schönefeldin lentoaseman terminaalin A ja terminaalin B välillä on fyysinen yhteys, ja ne muodostavat yhdessä lentoaseman pohjoisterminaalin. Kapasiteettinsa osalta terminaali B on yksi Schönefeldin pienimmistä terminaaleista. Suurin osa matkustajista ja lentoyhtiöistä käyttää terminaalia A, joka on huomattavasti suurempi. Ainoat terminaalissa B suoritettavat toiminnot ovat matkustajien ja matkatavaroiden lähtöselvitys sekä matkustajien turvatarkastukset. Muut matkustajapalveluprosessiin kuuluvat toiminnot (lennon odottaminen, lentokoneeseen siirtymiseen valmistautuminen ja itse lentokoneeseen siirtyminen) suoritetaan terminaalissa A. Lisäksi kaikki matkustajat ja matkatavarat saapuvat terminaaliin A.

(54) Valmistautuakseen vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen johdosta huomattavasti lisääntyvän liikenteen käsittelemiseen FBS teki uuden sopimuksen kyseisen liikenteenharjoittajan kanssa maaliskuussa 2004. Kyseisessä sopimuksessa, jäljempänä 'vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus', FBS myönsi Easyjetille yksinoikeuden käyttää Schönefeldin lentoaseman terminaalissa B sijaitsevia lähtöselvitystiskejä ja henkilöstötiloja. Tilojen käytöstä sovittu vuokra suoritettaisiin lentoasemamaksuista erikseen. Lisäksi sopimuksessa myönnettiin Easyjetille oikeus laittaa Easyjetin tuotemerkki esille terminaalin tietyillä alueilla.

(55) Vuosien 2004 ja 2007 välillä Easyjet vuokrasi noin […] neliömetriä toimistotiloja ja lähtöselvitysalueita, mikä on […] prosenttia terminaalin B kokonaispinta-alasta. Helmikuussa 2008 Easyjet muutti erillisiin toimistotiloihin, ja sen käytössä on nykyisin vain […] neliömetriä terminaalin B toimistotiloista.

(56) Terminaalin B yleisessä käytössä olevat alueet, kuten aulat, käytävät ja kahvila, ovat myös sellaisten matkustajien käytössä, jotka eivät matkusta Easyjetillä, sillä terminaalin A ja terminaalin B tiloja ei ole erotettu toisistaan.

(57) Matkustajapalveluprosessi terminaalissa B eroaa muista terminaaleista matkatavaroiden käsittelyjärjestelmään sisältyvän turvalaitteiston teknisten ominaisuuksien osalta. Terminaalissa B käytössä olevaan järjestelmään sisältyy integroitu röntgenlaite matkatavaroiden tarkastusta varten. Terminaalissa A röntgenkuvantaminen tapahtuu manuaalisesti heti, kun matkustaja siirtyy lähtöselvitysalueelle. Saksa katsoo, että terminaalin B laitteiston tekninen suorituskyky vastaa terminaalin A matkatavaroiden käsittelyjärjestelmän suorituskykyä.

3.5 **Muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevat toimenpiteet**

(58) Seuraavat toimenpiteet ovat muodollisen tutkintamenettelyn kohteena:

— hallinta- ja voitonjakosopimus, jäljempänä 'toimenpide 1', jonka mahdolliseksi edunsaajaksi nimettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä FBS;

— vuoden 2003 Easyjet-sopimuksessa määritetyt maksujärjestelyt, jäljempänä 'toimenpide 2', joiden mahdolliseksi edunsaajaksi nimettiin Easyjet;

— useille muille halpalentoyhtiöille edellä olevassa taulukossa 6 lueteltujen sopimusten välityksellä tarjotut sopimusehdot, mukaan lukien lentoasemamaksuja koskevat alennukset ja muut taloudelliset kannustimet, jäljempänä yhdessä 'toimenpide 3', joiden mahdollisiksi edunsaajiksi nimettiin Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus ja Icelandair; ja

— vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus, jäljempänä 'toimenpide 4', jonka mahdolliseksi edunsaajaksi nimettiin Easyjet.

4. PERUSTEET MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISELLE

4.1 Toimenpide 1: hallinta- ja voitonjakosopimus

(59) Komissio huomautti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Schönefeld oli tuottanut tappiota jo jonkin aikaa ja oli yhä tappiollinen. Lisäksi komissio katsoi, että kyseisten tappioiden kattaminen BFG:n tuottamilla voitoilla oli keskeisessä osassa FBS:n toiminnan jatkamisen kannalta. Komission alustava päätelmä oli, että kyseinen ristiintukeminen, joka johtui hallinta- ja voitonjakosopimuksesta, antoi FBS:lle sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi ehkä saanut normaaleissa markkinaolosuhteissa. Komission näkemyksen mukaan kyseinen taloudellinen etu on valikoivaa, koska se antoi etua vain yhdelle yritykselle, ja että se vääristi kilpailua ja vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(60) Komission toinen alustava päätelmä oli, että kyseinen taloudellinen etu on rahoitettu valtion varoista ja sen olisi siten katsottava johtuvan valtiosta. Valtion varojen osalta komissio korosti, että FBS oli julkinen yhtiö, jonka osakkaina olivat Saksan liittohallitus ja kaksi Saksan osavaltiota, ja että kahdeksan FBS:n hallintoneuvoston 12 jäsenestä edusti Saksan viranomaisia. Komissio näin ollen katsoi, että FBS:n varat on katsottava valtion varoiksi. Siltä osin, voidaanko toimenpiteen 1 katsoa johtuvan valtiosta, komissio korosti erityisesti FBS:n toimien luonnetta. Komissio huomautti, että lentoasemilla oli tärkeä rooli useilla julkisen politiikan aloilla ja että vain harvoissa tapauksissa julkiset viranomaiset eivät osallistuneet päätöksentekoprosessiin, kun lentoaseman pitäjä teki päätöksiä, joilla olisi vaikutuksia kyseisen infrastruktuurin pitkän aikavälin kehitykseen.

(61) Näin ollen komissio katsoi, että kyseinen toimenpide voi olla valtiontukea. Komissio epäili, voitaisiinko mahdollista tukea pitää sisämarkkinoille soveltuvana, etenkään SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetyn poikkeuksen perusteella. Tältä osin komissio huomautti, että mikäli kyseinen toimenpide luokiteltaisiin valtiontueksi, se katsottaisiin toimintatueksi. Lisäksi komissio katsoi, ettei toimenpide vaikuttanut välttämättömältä ja oikeasuhteiselta julkisen politiikan tavoitteiden saavuttamisen kannalta ja ettei se liittynyt rakenneuudistusprosessiin. Komissio myös epäili toimenpiteen yhteensopivuutta SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan kanssa. Se huomautti, että Saksan viranomaiset eivät olleet ilmoittaneet, että ne olisivat antaneet FBS:n vastuulle yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyvien palvelujen tuottamisen. Komissio viittasi myös lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta annettujen yhteisön suuntaviivojen ([20]), jäljempänä 'ilmailun suuntaviivat', 34 ja 35 kohtaan, joiden mukaan lentoaseman pitäminen voidaan katsoa yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyväksi palveluksi vain poikkeustapauksissa.

4.2 Toimenpide 2: vuoden 2003 Easyjet-sopimus

(62) Komissio ilmoitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Easyjetin maksamat lentoasemamaksut olivat huomattavasti pienemmät kuin soveltuvan maksutaulukon perusteella maksettavat maksut. Lisäksi komissio korosti, että vaikka muille Schönefeldin lentoasemalla toimiville halpalentoyhtiöille myönnetyt taloudelliset kannustimet perustuivat kulloinkin sovellettavaan maksutaulukkoon, vuoden 2003 Easyjet-sopimus ei sisältänyt dynaamista viittausta kyseiseen maksutaulukkoon. Näin ollen komissio katsoi alustavasti, että vuoden 2003 Easyjet-sopimus voi antaa valikoivaa etua Easyjetille ja siten vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(63) Lisäksi komissio alustavasti päätteli, että kyseinen toimenpide on rahoitettu valtion varoista ja sen olisi siten katsottava johtuva valtiosta muun muassa niiden edellä toimenpiteen 1 kohdalla mainittujen argumenttien perusteella, jotka soveltuvat myös toimenpiteeseen 2. Lisäksi komissio totesi, että Easyjetin ja muiden halpalentoyhtiöiden kanssa allekirjoitettujen sopimusten tekeminen todennäköisesti edellyttää hallintoneuvoston hyväksyntää ja että useimmat hallintoneuvoston jäsenistä olivat Saksan viranomaisten edustajia. Komissio myös huomautti, että FBS:n käyttöön ottamalle maksuja koskevalle alennusjärjestelmälle oli pyydettävä Brandenburgin osavaltion kaupunki-, asumis- ja liikenneministeriön (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg) hyväksyntä. Komissio katsoi edellä mainitut seikat lisäosoitukseksi siitä, että toimenpiteen 2 (sekä toimenpiteen 3) on katsottava johtuvan valtiosta. Lisäksi komissio huomautti, että Brandenburgin osavaltion pääministeri oli FBS:n hallintoneuvoston jäsen, ja kaupunki-, asumis- ja liikenneministeriö toimi pääministerin alaisuudessa.

([20]) EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

(64) Komissio esitti myös epäilynsä siitä, soveltuuko toimenpide sisämarkkinoille, mikäli se luokiteltaisiin valtiontueksi, ottaen etenkin huomioon ilmailun suuntaviivojen säännöt.

4.3 **Toimenpide 3: sopimukset useiden muiden halpalentoyhtiöiden kanssa**

(65) Komissio huomautti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että tietyt liikenteenharjoittajat olivat saaneet etua lentoliikenteen kasvattamiseksi Schönefeldin lentoasemalla käyttöön otetusta alennusjärjestelmästä, sekä korosti läpinäkyvyyden riittämättömyyttä kyseisen alennusjärjestelmän osalta. Komissio huomautti, että jotkin tutkinnanalaiset sopimukset oli solmittu ajankohtana, jolloin sovelletussa maksutaulukossa ei määrätty alennuksista, ja että vuoden 2004 taulukko on nimenomaisesti laadittu antamaan kyseisille järjestelyille oikeudellinen perusta jälkikäteen. Komission mukaan vuoden 2004 taulukkoon sisällytetty alennusjärjestelmä ei voinut tulla pätevästi voimaan, koska toimivaltainen viranomainen oli hyväksynyt vuoden 2004 taulukon sillä edellytyksellä, että kyseisestä alennusjärjestelmästä tehdään ilmoitus komissiolle. Tällaista ilmoitusta ei kuitenkaan koskaan tehty ([21]). Näiden seikkojen perusteella komissio katsoi alustavasti, että kyseiset järjestelyt voivat antaa valikoivaa etua asianomaisille lentoyhtiöille. Lisäksi komissio katsoi, että kyseinen taloudellinen etu näyttää vääristävän kilpailua ja vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(66) Siltä osin, liittyykö toimenpiteeseen 3 valtion varoja ja voidaanko kyseisen toimenpiteen katsoa johtuvan valtiosta, komissio esitti vastaavat perusteet kuin vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta.

(67) Lopuksi komissio esitti myös epäilynsä siitä, soveltuvatko asianomaiset sopimukset sisämarkkinoille, mikäli ne luokiteltaisiin valtiontueksi, erityisesti ilmailun suuntaviivojen säännöt huomioon ottaen.

4.4 **Toimenpide 4: vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus**

(68) Komissio lainasi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään Potsdamin alueellisen tuomioistuimen, jäljempänä 'Landgericht Potsdam', antamaa tuomiota ([22]) FBS:n ja Easyjetin välillä Schönefeldin terminaalin B käytöstä tehdyn sopimuksen osalta. Landgericht Potsdam on todennut, että Easyjetille oli myönnetty yksinoikeus käyttää kokonaista Schönefeldin lentoaseman terminaalia (terminaali B) ja että aikaisemmin terminaalia käyttäneiden lentoyhtiöiden oli siirryttävä sieltä muualle. Terminaali erottuu Schönefeldin muista terminaaleista usein eri tavoin. Muissa terminaaleissa ei esimerkiksi ole monikerroksista matkatavaroiden kuljetusjärjestelmää, joka nopeuttaa matkatavaroiden käsittelyä huomattavasti muiden terminaalien yksikerroksisiin kuljetusjärjestelmiin verrattuna.

(69) Komissio myös mainitsi, että Landgericht Potsdam on katsonut, ettei ole olemassa mitään syytä myöntää yksinomaista käyttöoikeutta Easyjetille, etenkin kun otetaan huomioon, että muut Schönefeldin lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt kuljettivat yhtä paljon matkustajia ja liikennöivät yhtä useaa reittiä Schönefeldiltä kuin Easyjet. Tämän lisäksi komissio katsoi, että FBS:n Easyjetiltä perimä […] euron kuukausivuokra oli markkinahintoja alhaisempi.

(70) Näin ollen komissio katsoi alustavasti, että vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus voi antaa valikoivaa etua Easyjetille. Lisäksi komissio katsoi, että kyseinen taloudellinen etu näyttää vääristävän kilpailua ja vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(71) Siltä osin, liittyykö toimenpiteeseen 4 valtion varoja ja voidaanko kyseisen toimenpiteen katsoa johtuvan valtiosta, komissio esitti samat argumentit kuin vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta.

(72) Lopuksi komissio esitti myös epäilynsä siitä, soveltuuko toimenpide sisämarkkinoille, mikäli se luokiteltaisiin valtiontueksi, erityisesti ilmailun suuntaviivojen säännöt huomioon ottaen.

5. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

5.1 **Air France**

(73) Air Francen mukaan FBS:n Schönefeldin lentoasemalla perimiä alennettuja maksuja ei voida katsoa yleiseksi toimenpiteeksi, sillä asiasta ei tiedotettu virallisesti. Lisäksi vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen kesto (20 vuotta) on ristiriidassa komission päätöskäytännön kanssa. Pitkäkestoista taloudellista tukea ei ole pystytty objektiivisesti perustelemaan eikä kannustinvaikutusta ole näytetty toteen.

([21]) Alustavan päätelmänsä tueksi komissio lainasi Potsdamin alueellisen tuomioistuimen 20 päivänä lokakuuta 2004 antamaa tuomiota (asia 2, O 70/04, sivu 5).

([22]) Landgericht Potsdamin 20 päivänä lokakuuta 2004 antama tuomio (asia 2, O 70/04).

(74) Terminaalin B osoittamisesta Easyjetin käyttöön Air France katsoi, että kyseinen terminaali oli ainoa terminaali, joka oli osoitettu vain yhden lentoyhtiön käyttöön. Vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimuksesta ei järjestetty minkäänlaista tarjouskilpailua. Lisäksi Easyjet oli ainoa lentoyhtiö, jolla oli mahdollisuus tarjota sujuvia ja luotettavia matkatavaroiden kuljetuspalveluja Schönefeldin lentoasemalla.

5.2 **Lufthansa**

(75) Deutsche Lufthansa AG, jäljempänä 'Lufthansa', totesi huomautuksissaan, että liiketoiminnan kehitys Berliinin kolmella lentoasemalla (Tegel, Schönefeld ja Tempelhof) on ollut erittäin positiivista ja voittomarginaali on kolmen viime vuoden ajan ollut noin […] prosenttia. Lufthansa katsoi, että Tegelin lentoasemalla toimineet lentoyhtiöt tukivat Schönefeldin toimintaa.

5.3 **Germania**

(76) Germania Fluggesellschaft mbH, jäljempänä 'Germania', katsoi, että Tegelin kenttää käyttävät matkustajat rahoittivat FBS:n ja BFG:n välisen hallinta- ja voitonjakosopimuksen nojalla Schönefeldin lentoasemalle myönnetyt edut. Germanian mukaan tapa, jolla maksut määritettiin, sekä Schönefeldin ja Tegelin lentoasemien pitäjien väliset yhteydet, jotka Germanian mukaan olivat salaisia, johtivat ristiintukemiseen. Germania katsoi, että FBS ei toiminut markkinataloussijoittajan tapaan tappioiden kattamisen osalta. Germania piti epätodennäköisenä sitä, että Schönefeldin lentoaseman operaatiot olisivat voineet kattaa FBS:lle Schönefeldistä aiheutuvat kustannukset.

(77) Germania totesi, että Schönefeldin lentoasemalla toimivat lentoyhtiöt saivat toimintatukea lentoasemamaksuja koskevien yksittäisten sopimusten kautta. Germania lisäsi, että vuoden 2004 taulukkoa ei ollut hyväksytty eikä julkaistu.

(78) Lisäksi Germania katsoi, että Easyjetiltä peritty vuokra terminaalin B käytöstä ei vastannut normaalia markkinahintaa. Toimenpidettä voidaan siis pitää etuuskohteluna ja valtiontukena. Yksinoikeus koko terminaalin käyttöön auttoi Easyjetiä tehostamaan palvelujaan. Muille lentoyhtiöille ei tarjottu tällaista mahdollisuutta.

5.4 **DBA**

(79) Halpalentoyhtiö DBA Luftfahrtgesellschaft, jäljempänä 'DBA', joka on Air Berlinin tytäryhtiö (lopettanut toimintansa vuonna 2008), totesi, että hintakilpailu Berliinin lentoliikennemarkkinoilla oli erityisen voimakasta. Kilpailu kiristyi entisestään sen jälkeen, kun halpalentoyhtiöstrategiaa ryhdyttiin toteuttamaan Schönefeldin lentoasemalla, ja erityisesti Germanwingsin ja Easyjetin markkinoille tulon myötä. Tämä lisäsi paineita Tegelin lentoasemalta liikennöivien lentoyhtiöiden ja erityisesti halpalentoyhtiöiden, kuten Air Berlinin/DBA:n, osalta.

(80) DBA katsoi, että Easyjetin terminaalin B käytöstä maksamaa vuokraa ei voida pitää normaalina markkinahintana. Lisäksi yksinoikeus terminaalin B matkatavaroiden käsittelyjärjestelmän käyttöön on etuuskohtelua ja valtiontukisääntöjen kannalta olennaista.

5.5 **Euroopan lentoyhtiöiden liitto**

(81) Euroopan lentoyhtiöiden liitto, jäljempänä 'AEA', joka toimii eurooppalaisten liikenteenharjoittajien edunvalvojana, katsoi, että ristiintukeminen Tegelin ja Schönefeldin välillä sekä pääasiassa Tegelin lentoasemalta liikennöivien AEA:n jäsenten ja Schönefeldin lentoasemalle sijoittautuneiden tukea saavien lentoyhtiöiden välillä voitiin katsoa syrjiväksi toiminnaksi. AEA:n mukaan ilman kilpailunvastaista ristiintukemista Schönefeldin lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt eivät olisi olleet taloudellisesti elinkelpoisia ja Tegelin lentoasemamaksut olisivat olleet huomattavasti pienemmät. Koska Tegel sijaitsee Schönefeldin lähellä, tuen maksamiselle ei ollut julkisesta näkökulmasta välttämätöntä.

(82) Lisäksi AEA totesi, että menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainitut toimenpiteet eivät olleet objektiivisesti perusteltavissa; alennukset ja kannustimet olivat sattumanvaraisia ja syrjiviä ja siten ilmailun suuntaviivojen vastaisia.

5.6 **Germanwings**

(83) Germanwings totesi, että FBS on kohdellut sitä kaikissa tilanteissa yksityisen sijoittajan tavoin. Germanwings huomautti, että huolimatta alennusten asteittaisesta pienentämisestä ajan myötä, se pystyi laajentamaan Schönefeldin lentoasemalta liikennöimäänsä reittiverkostoa. Germanwings totesi, että se oli ollut vakuuttunut siitä, että FBS:n kanssa sovitut taloudelliset järjestelyt ovat lainmukaisia, etenkin koska kaikki kolme Berliinin lentoasemaa muodostivat yhtenäisen lentoasemajärjestelmän.

(84) Germanwings ilmoitti, ettei se pitänyt Hampurin, Dresdenin, Leipzigin tai Lyypekin lentoasemia ([23]) kilpailukykyisinä vaihtoehtoina Schönefeldin lentoasemalle, koska yhtiö liikennöi pääasiassa Saksan sisäisillä reiteillä. Koska kotimaan lentojen lentoajat ovat lyhyitä, edellä mainitut lentoasemat sijaitsivat liian kaukana Berliinistä ollakseen todellisia vaihtoehtoja Schönefeldin lentoasemalle.

(85) Germanwings myös totesi, että terminaalin B vuokraaminen Easyjetille oli kilpailuoikeuden ja valtiontukisääntöjen vastaista, koska Easyjet ei millään tavoin osallistunut terminaalin B rahoitukseen ja koska vuokraaminen tapahtui ilman tarjouskilpailua. Lisäksi se katsoi, että vuokra oli liian alhainen, kun otetaan huomioon, että toisin kuin terminaalissa A ja terminaalissa C terminaalissa B oli nykyaikaiset matkatavaroiden käsittelytilat.

5.7 **Lyypekin lentoasema**

(86) Lyypekin lentoasema totesi, ettei se ollut huomannut, että FBS:n kaupallisesta strategiasta olisi aiheutunut negatiivisia vaikutuksia markkinoille.

5.8 **Ryanair**

(87) Ryanairin mukaan lyhyiden ja keskipitkien lentojen osalta Schönefeldin lentoaseman ja Dresdenin, Hampurin ja Lyypekin lentoasemien välillä ei ollut kilpailua. Välimatka Schönefeldin sekä Dresdenin, Hampurin ja Lyypekin välillä oli liian suuri, jotta kilpailua voisi syntyä. Schönefeldiä koskevalla sopimuksella ei siis ollut vaikutusta mainittujen lentoasemien kannalta.

(88) Ryanair väitti, että maksut, joita se maksoi Schönefeldin lentoasemalla, vastasivat maksutaulukossa esitettyjä maksuja, jotka puolestaan noudattivat alan yleistä käytäntöä. FBS:n kanssa tehty sopimus vastasi useiden muiden yksityisten lentoasemien kanssa tehtyjä sopimuksia, ja myös markkinataloussijoittaja olisi tehnyt vastaavan sopimuksen. Ryanair toimitti konsulttiyrityksen ([…]) tekemän tutkimuksen, jossa perehdyttiin Ryanairin ja FBS:n välisiin sopimusjärjestelyihin. Konsulttiyritys oli tehnyt vertailututkimuksen Schönefeldin lentoaseman sekä Liverpoolin ja Lutonin lentoasemien välillä. Tutkimuksen päätelmä oli, että FBS:n toiminta Ryanairia kohtaan oli yksityisen markkinataloussijoittajan toiminnan mukaista.

(89) Lisäksi Ryanair totesi, että kuten Lontoo ja Milano, Berliini on merkittävä taloudellinen ja hallinnollinen keskus Euroopassa ja siten myös merkittävä eurooppalainen matkakohde. Berliinissä toimivat lentoyhtiöt voivat siten luottaa siihen, että riittävä määrä matkustajia haluaa matkustaa Berliiniin.

5.9 **Easyjet**

(90) Vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta Easyjet totesi, että FBS:n sijasta ja markkinatalouden ehdoin toimiva lentoaseman pitäjä olisi myös ottanut käyttöön vastaavan strategian. Toimenpide oli lisännyt FBS:n matkustajamääriä huomattavasti ja parantanut sen tilikauden tulosta.

(91) Lisäksi Easyjet totesi, että FBS:n ja Easyjetin välinen yksittäinen maksuja koskeva järjestely ei välttämättä tarkoittanut, että olisi myönnetty syrjiviä alennuksia. Easyjet katsoi, että muita lentoyhtiöitä, joilla olisi ollut vastaavat kasvutavoitteet, olisi myös kohdeltu täysin samalla tavalla kuin Easyjetiä. Joka tapauksessa alennukset olivat oikeutettuja, kun otetaan huomioon Easyjetin tuomat mittakaavaedut: Easyjetin osuus Schönefeldin matkustajamääristä oli huomattava ja sen toiminta oli parantanut FBS:n tulosta tavallista enemmän.

(92) Terminaalin B käytön osalta Easyjet totesi, että kyseinen terminaali ei ollut suljettu lentoaseman alue. Easyjetin vuokraama alue kattoi erillisen lähtöselvitysalueen ja siihen liittyvät toimistotilat Schönefeldin lentoaseman pohjoisterminaalissa. Suurin osa terminaalin alueesta oli yleisessä käytössä, ja sitä käyttivät myös muiden liikenteenharjoittajien matkustajat. Easyjet-vuokrasopimuksen allekirjoitushetkellä terminaalissa B oli riittävästi ylimääräistä tilaa, joten muille lentoyhtiöille ei aiheutunut asiasta haittaa. Easyjet korosti, että vuodesta 2004 lähtien, jolloin se aloitti toimintansa Schönefeldin lentoasemalla, sen matkustajamäärät ovat olleet ylivoimaisesti suurimmat kyseisellä lentoasemalla. Näin ollen yksinoikeus terminaalin B tiettyjen osien käyttöön on objektiivisesti perusteltua.

(93) Lisäksi Easyjet totesi, että terminaalin B matkatavaroiden käsittelyjärjestelmä oli tavanomaisten teknisten standardien mukainen eikä antanut mitään etua muihin lentoyhtiöihin nähden.

(94) Terminaalin B markkina-arvon osalta Easyjet totesi, että sen maksama vuokra oli korkeampi kuin terminaalin B markkina-arvo, kun otetaan huomioon, ettei terminaalin kapasiteetti vastannut Easyjetin tarpeita. Lisäksi vuokraa voitaisiin verrata vain Schönefeldin lentoasemalla sijaitseviin vastaaviin alueisiin ja toimistotilojen osalta vain lentoaseman välittömässä läheisyydessä sijaitseviin toimistotiloihin.

([23]) Kyseiset lentoasemat on mainittu menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esimerkkeinä lentoasemista, jotka mahdollisesti olivat kärsineet joistakin tutkinnan alaisista toimenpiteistä (ks. menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 151 kohta).

5.10 **FBS**

(95) FBS viittasi Berliiniin erityistilanteeseen eli Berliiniin lentoasemajärjestelmään (joka alun perin koostui kolmesta lentoasemasta) sekä suunnitelmiin rakentaa keskitetty Berlin-Brandenburgin lentoasema (BER). Vuonna 2003 Schönefeld toimi vain noin puolella kapasiteetilla eikä pystynyt kattamaan kustannuksiaan. FBS:n mukaan Schönefeldin sulkeminen olisi johtanut muun muassa Schönefeldin toimintaluvan menettämiseen, ja lupa oli keskeisessä asemassa BER-lentoaseman toiminnan kannalta.

(96) FBS huomautti, että komission menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainitsemat väitetyt kilpailevat lentoasemat eivät tosiasiassa kilpailleet Berliinin lentoasemien kanssa, koska ne sijaitsivat liian kaukana.

(97) Hallinta- ja voitonjakosopimuksen osalta FBS totesi, että vastaavat sopimukset konsernin sisäisten yritysten kesken ovat yleisiä liikemaailmassa. FBS katsoi, että voitonjako Berliinin kolmen lentoaseman välillä on puhtaasti yrityksen sisäinen asia. FBS:n mukaan lentoasemajärjestelmä muodosti yhden yrityksen, joka tavoittelee yhteisiä etuja ja jota keskinäisesti sitoo yhtiöoikeus. Lentoasemajärjestelmä muodosti siis maantieteellisesti ja asiallisesti yhden ja ainoan markkina-alueen. Siksi kyseessä on FBS:n mukaan yleinen markkinakäytäntö ja nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa myös kaupallisesti järkevä käytäntö.

(98) FBS kiisti tietyt menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetyt alustavat päätelmät, jotka koskivat valtion varojen käyttöä. FBS:n mukaan se, että julkisten viranomaisten oli hyväksyttävä maksutaulukko, ei riitä sellaisen päätelmän tekemiseen, että FBS:n varat olivat valtion määräysvallassa. FBS:n mukaan maksutaulukkojärjestelmää sovellettiin tasapuolisesti lentoasemien julkisiin ja yksityisiin osakkaisiin ja siinä otettiin huomioon lentoliikennepalveluja koskeva yleinen etu lainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Lisäksi FBS:n mukaan Brandenburgin pääministerillä, joka oli FBS:n hallintoneuvoston jäsen, ei ollut valtaa ohjeistaa maksutaulukoiden hyväksynnästä vastaavaa ministeriötä. Maksujen määrittämisen osalta lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisiin oikeudellisiin suhteisiin sovellettiin yksinomaan yksityisoikeudellisia säännöksiä ja ne olivat sitovia siviililainsäädännön nojalla asianomaisen viranomaisen hyväksynnästä riippumatta.

(99) FBS myös selitti, että maksutaulukolla oli vastaava vaikutus kuin yleisillä sopimusehdoilla ja että se muodosti lentoaseman ja lentoyhtiön välisen sopimuksen keskeisen osan virallisesta hyväksynnästä riippumatta. Maksutaulukkoa, alennusjärjestelmät mukaan lukien, tarjottiin poikkeuksetta kaikille lentoyhtiöille 1 päivästä toukokuuta 2004 lähtien. Yksittäisten sopimusjärjestelyjen tarkoituksena oli pelkästään määrittää kahdenväliset maksuehdot ja asettaa yksityiskohtaiset tavoitteet. Kyseisillä sopimuksilla ei myönnetty mitään erityisetuja.

(100) FBS totesi, että Berliinin kahden päälentoaseman kapasiteetin käyttöerojen takia (Tegel toimi lähes täydellä kapasiteetilla ilman merkittäviä laajentumismahdollisuuksia, kun taas Schönefeldin lentoasemalla oli huomattavasti ylimääräistä kapasiteettia ja lisäksi se oli tulevan BER-lentoaseman sijaintipaikka) FBS oli ryhtynyt toimenpiteisiin vuonna 2003 sen jälkeen, kun yrityksen yksityistäminen, jotta se voisi hoitaa Berliinin kaupunkialueen lentoliikennettä kestävällä ja taloudellisesti tehokkaalla tavalla, oli epäonnistunut.

(101) FBS totesi lisäksi, että tulevan BER-lentoaseman toiminnan kannalta oli FBS-konsernin edun mukaista pitää Schönefeldin lentoasema toiminnassa. FBS:n mukaan Schönefeldin lentoaseman sulkeminen edes tilapäisesti olisi tehnyt mahdottomaksi saavuttaa yhtiön pitkän aikavälin strategisen tavoitteen eli Berliinin keskuslentoaseman rakentamisen Schönefeldin alueelle.

(102) FBS:n mukaan Schönefeldin toiminnan tukeminen taloudellisesti mahdollisimman toimivalla tavalla oli näin ollen tarpeellista vuodesta 2003 BER-lentoaseman avaamisen saakka. FBS lisäsi, että voidakseen hyödyntää Schönefeldin vapaata kapasiteettia paremmin se päätti toteuttaa tunnetun konsulttiyrityksen ehdottaman halpalentoyhtiöstrategian. Halpalentoyhtiöstrategiaa pidettiin FBS:n kannalta taloudellisesti parhaana vaihtoehtona, koska vaikutti todennäköiseltä, että ehdotettu maksutaulukko, joka sisälsi kannustinjärjestelmiä, lisäisi kohdennettujen ja asteittain pienevien taloudellisten kannustimien ansiosta liikennettä Schönefeldin lentoasemalla lyhyellä aikavälillä.

(103) FBS:n mukaan halpalentoyhtiöstrategia oli erittäin onnistunut. Schönefeldin matkustajamäärät kasvoivat huomattavasti Berliinin muiden lentoasemien matkustajamääriä vähentämättä. FBS korosti, että lisääntynyt liikenne johti tulojen kasvuun, minkä ansiosta taloudelliset vaikeudet pystyttiin pian ylittämään. Jo vuonna 2006 FBS:n tulos (EBIT) nousi ensimmäistä kertaa positiiviseksi. FBS:n mukaan positiivinen kehitys haluttiin varmistaa, sillä se oli erityisen tärkeää uuden lentoaseman rahoituksen kannalta.

(104) FBS totesi, että vuonna 2003 käynnistetty strateginen muutos oli merkittävä taloudellisista syistä ja että FBS oli toiminut järkevästi toimivan markkinataloussijoittajan tavoin. Halpalentoyhtiöstrategiaa koskevan liiketoimintasuunnitelman perusteella FBS oli olettanut, että lentoaseman pitäminen ei enää jatkossa olisi tappiollista. FBS viittasi selvitykseen, jonka se oli tilannut tilintarkastusyhteisöltä […], jäljempänä 'ensimmäinen asiantuntijaselvitys'. Kyseinen selvitys valmistui vuonna 2007 ja vahvisti, että markkinataloussijoittajan näkökulmasta halpalentoyhtiöstrategian toteuttaminen ja siihen liittyvän maksutaulukon käyttöönotto oli järkevää.

(105) FBS väitti, että yksittäiset sopimukset, jotka oli tehty tiettyjen halpalentoyhtiöiden kanssa ennen vuoden 2004 maksutaulukon voimaantuloa, olivat tarpeellisia halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen kannalta, jotta FBS voisi tarjota lentoyhtiöille kannustimia sijoittautua Schönefeldin lentoasemalle. FBS viittasi myös toiseen selvitykseen, joka oli tilattu tilintarkastusyhteisöltä […] ja joka myös valmistui vuonna 2007. Kyseisessä selvityksessä konsulttiyritys analysoi toimenpiteen 3 muodostamien sopimusten tuottavuutta ja totesi, että tehdessään kunkin sopimuksen FBS oli toiminut järkevän markkinataloussijoittajan tavoin. Kaikki yksittäiset sopimukset eri lentoyhtiöiden kanssa oli tehty puhtaasti taloudellisten seikkojen perusteella, ja niiden tavoitteena oli ollut parantaa FBS:n taloudellista tilannetta lyhyellä aikavälillä.

(106) FBS väitti, että vuoden 2003 Easyjet-sopimus oli merkittävä tekijä halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen kannalta ja ettei se ole valtiontukea. Halpalentoyhtiöstrategia oli luonut Easyjetille, joka on yksi Euroopan johtavista halpalentoyhtiöistä, kannustimen perustaa tukikohta Schönefeldin lentoasemalle.

(107) Easyjetin kanssa vuonna 2003 tehdyn sopimuksen ansiosta FBS pystyi houkuttelemaan myös muita lentoyhtiöitä Schönefeldin lentoasemalle. Easyjetin kanssa tehdyn sopimuksen ansiosta (sekä sen ansiosta, että Easyjetillä oli velvollisuus sijoittaa tietty vähimmäismäärä ilma-aluksia Schönefeldin lentoasemalle) kummankin sopijapuolen suunnitteluvarmuus lisääntyi ja Schönefeldin tuottavuus parantui huomattavasti.

(108) FBS totesi, että vuoden 2003 Easyjet-sopimus ei olennaisesti eronnut vuoden 2004 taulukosta eikä myöskään sisältänyt perusteetonta etua. FBS huomautti lisäksi, että vuoden 2007 Easyjet-muutossopimuksessa nimenomaisesti viitattiin vuoden 2006 taulukkoon, jota sovellettiin kyseisenä ajankohtana.

(109) FBS korosti myös, että yksittäiset sopimukset halpalentoyhtiöiden kanssa oli tehty ennen vuoden 2005 ilmailun suuntaviivojen antamista ja, ainakin joidenkin sopimusten osalta, ennen komission hyväksymää päätöstä asiassa Charleroi ([24]).

(110) FBS:n mukaan terminaalissa B sijaitsevien tilojen vuokraaminen Easyjetille ei antanut lentoyhtiölle erityisetua. Kokonainen terminaali oli osoitettu Easyjetin käyttöön taloudellisista ja käytännöllisistä syistä, koska kyseisen lentoyhtiön matkustajamäärät Schönefeldillä olivat suuret. Easyjet maksoi tiloista normaalin markkinahinnan mukaista vuokraa, joka oli sovittu Schönefeldin muiden vuokrahintojen perusteella. Terminaalialueiden osoittaminen tietyn lentoyhtiön käyttöön on yleinen käytäntö sekä saksalaisilla että kansainvälisillä lentoasemilla. Easyjetille ei ollut myöskään myönnetty mainontaoikeuksia, jotka olisivat antaneet sille etua muihin lentoyhtiöihin nähden, sillä Easyjetille oli myönnetty oikeus asettaa tuotemerkkinsä esille vain lähtöselvitysalueella. Sama oikeus oli myös muilla lentoyhtiöillä.

6. SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

6.1 Valtion vaikutus

(111) Saksa totesi, että FBS:n varat eivät olleet valtion määräysvallassa eikä niiden käytön voida katsoa johtuvan valtiosta. Saksan mukaan asianomaisia kannustimia ja alennuksia ei rahoitettu julkisin varoin, vaan ne olivat yksityisoikeuden säännösten nojalla toimivan yrityksen liiketoimintaan liittyviä toimenpiteitä.

(112) Tältä osin Saksa totesi, että vaikka FBS ja sen tytäryhtiöt olivat osittain valtion omistuksessa, ne eivät kuitenkaan olleet osa julkishallintoa vaan nimenomaisesti alistettu kilpailun ja vapaiden markkinoiden periaatteille. Saksa lisäsi, että julkiset osakkaat odottivat FBS:n tuottavan voittoa.

([24]) Komission päätös 2004/393/EY, tehty 12 päivänä helmikuuta 2004, Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroissa (EUVL L 137, 30.4.2004, s. 1).

6.2 **Hallinta- ja voitonjakosopimus (toimenpide 1)**

(113) Saksa katsoi, että hallinta- ja voitonjakosopimus ei sisältänyt ristiintukemista, joka voitaisiin katsoa valtiontueksi.

(114) Saksa huomautti, että julkisoikeuden sekä Euroopan unionin lainsäädännön ([25]) nojalla Berliinin lentoasemat olivat keskenään sidoksissa siten, että niiden voidaan katsoa muodostaneen yhden lentoasemajärjestelmän. Lentoasemajärjestelmän tarkoituksena oli, että eri lentoasemat katsottaisiin yhdeksi lentoasemaksi, jolla on useita kiitoratoja. FBS ja BFG on näin ollen katsottava yhdeksi yritykseksi. Saksa korosti, että komissio on itse viitannut hallinto- ja voitonjakosopimukseen, yhteiseen IT-infrastruktuuriin, keskitettyihin tärkeimpiin toimintoihin ja yhtenäisiin liiketoimintasuunnitelmiin kriteereinä sille, että konsernin yksittäiset yritykset voidaan katsoa epäitsenäisiksi yksiköiksi ([26]).

(115) Saksan mukaan voitonjakoon ei liittynyt Schönefeldin kustannusten siirtämistä Tegelin ja Tempelhofin lentoasemille. Sillä ei myöskään ollut vaikutusta Tegelin lentoasemamaksuihin. Kaikkien kolmen lentoaseman maksut määriteltiin kunkin lentoaseman kustannusten perusteella.

(116) Lisäksi Saksa huomautti, että FBS, kuten mikä tahansa muu yritys, noudatti strategista suunnitelmaa, jonka tavoitteena oli tuottaa voittoa pitkällä aikavälillä. Suunnitelman keskeinen elementti oli yhden lentoaseman perustaminen Berliiniin Schönefeldin lentoaseman paikalle.

6.3 **Vuoden 2004 taulukon oikeudellinen pätevyys**

(117) Saksan mukaan komission menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esittämä alustava päätelmä, jonka mukaan maksutaulukot, joita toimivaltainen osavaltion viranomainen ei ole ehdoitta hyväksynyt, eivät ole päteviä ([27]), ei kuvasta asianmukaisella tavalla Saksassa vallinnutta oikeudellista tilannetta. Osavaltion toimivaltaisen viranomaisen säädöksen Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung 43 a §:n ([28]) mukaisesti antama hyväksyntä ei ollut edellytys sille, että maksutaulukko voitaisiin katsoa oikeudellisesti päteväksi. Saksan liittovaltion ylimmän yleisen tuomioistuimen, jäljempänä 'Bundesgerichtshof', ja Saksan alemman asteen tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan lentoasemien julkaistut maksutaulukot muodostavat Saksan siviililainsäädännössä tarkoitetut yleiset sopimusehdot (saksaksi Allgemeine Geschäftsbedingungen) ([29]). Tämä merkitsee, että maksutaulukot muodostivat osan sopimusehdoista, joita tarjottiin oletusarvoisesti lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille riippumatta siitä, oliko toimivaltainen viranomainen hyväksynyt asianomaista maksutaulukkoa ([30]).

(118) Saksan mukaan Landgericht Potsdam on 20 päivänä lokakuuta 2004 antamassaan tuomiossa ([31]), johon komissio viittaa menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 22 kohdassa, tulkinnut olosuhteet virheellisesti. Lisäksi kyseisestä tuomiosta valitettiin. Valituksen osalta Brandenburgin ylempi alueellinen tuomioistuin, jäljempänä 'Brandenburgisches Oberlandesgericht', antoi oikeudellisen ohjeistuksen (saksaksi richterlicher Hinweis), jonka mukaan Landgericht Potsdamin tuomio olisi kumottava. Saksa huomautti, että menettelyn taustalla oleva kantelu sittemmin peruutettiin kiistan osapuolten välisen sopimuksen johdosta. Näin ollen Landgericht Potsdamin tuomion ei olisi koskaan pitänyt tulla lainvoimaiseksi, vaan se mitätöityi kantelun peruuttamisen myötä, vaikka sitä ei nimenomaisesti olekaan kumottu. Saksa ilmoitti, että Landgericht Potsdam on jälkeenpäin tarkistanut lain tulkintaansa ja on hyvin samankaltaisessa asiassa hylännyt Schönefeldin maksutaulukkoa koskevan kantelun.

6.4 **Yksittäiset sopimukset FBS:n ja tiettyjen lentoyhtiöiden välillä (toimenpiteet 2 ja 3)**

(119) Saksa totesi, että maksujärjestelmää ja yksittäisiä sopimusjärjestelyjä eri lentoyhtiöiden kanssa Schönefeldin lentoasemalla olisi tarkasteltava halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen taustaa vasten.

([25]) Ks. lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan h kohta (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

([26]) Komission päätös 2002/346/EY, tehty 17 päivänä lokakuuta 2001, valtiontuesta, jonka Saksa on myöntänyt Deckel Maho Seebach GmbH:lle, C 27/2000 johdanto-osan 16 kappale (EYVL L 126, 13.5.2002, s. 14); ja komission päätös 2002/468/EY, tehty 15 päivänä tammikuuta 2002, valtiontuesta jonka Saksa on myöntänyt Wismarissa Mecklenburg-Vorpommernin osavaltiossa toimivalle Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG:lle, C 41/2001 johdanto-osan 67 kappale (EYVL L 165, 24.6.2002, s. 15).

([27]) Ks. johdanto-osan 65 kappale.

([28]) Säädöksen vanhan version 43 §.

([29]) Ks. Bundesgerichtshofin 24 päivänä marraskuuta 1977 antama tuomio, asiakirjanumero III ZR 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – ZLW, 1979, 140 (143); Berliinin alueellisen tuomioistuimen Landgericht Berlinin 25 päivänä elokuuta 2000 antama tuomio, asiakirjanumero 96, O 197/99, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 2001, 475 (479); Bundesgerichtshofin 23 päivänä tammikuuta 1997 antama tuomio, asiakirjanumero III ZR 27/96, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1997, 510.

([30]) Ks. Bundesgerichtshofin 24 päivänä marraskuuta 1977 antama tuomio, asiakirjanumero ZR III 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1979, 140 (148); Saksan liittovaltion hallinto-oikeuden, jäljempänä 'Bundesverwaltungsgericht', 8 päivänä heinäkuuta 1977, asiakirjanumero VII C 72/74, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1977, (49); Giemulla, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Giemulla/Schmid, Köln, 2007, säädöksen Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung 43 §:n 16 momentti.

([31]) Katso alaviite 20.

(120) Saksa katsoi, että kyseisen strategian osalta Berliinin lentoasemat eivät kilpailleet keskenään, sillä ne muodostivat yhden lentoasemajärjestelmän. Schönefeld täydensi Tegelin toimintaa helpottamalla sen kapasiteettipainetta, sillä Tegel toimi kapasiteettinsa ylärajoilla. Halpalentoyhtiöstrategia oli laillinen välillinen keino ohjata liikennettä. Se ei vähentänyt matkustajamääriä Tegelin lentoasemalla. Matkustajamäärät päinvastoin kasvoivat huomattavasti molemmilla lentoasemilla muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista edeltävinä vuosina. Lisäksi, kun otetaan huomioon maantieteellinen etäisyys, Berliinin lentoasemat eivät myöskään kilpailleet Leipzigin, Dresdenin, Hampurin tai Lyypekin lentoasemien kanssa eivätkä etenkään hintatietoisista halpalentoyhtiömatkustajista.

(121) Saksan mukaan halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen kannalta oli tärkeää saada houkuteltua Schönefeldin lentoasemalle ankkurikäyttäjä, joka pitäisi sitä tukikohtanaan. Kyseinen toimenpide olisi ensimmäinen askel lentoaseman liikennemäärien kasvattamisessa ja lentoaseman tekemisessä houkuttelevammaksi myös muille lentoyhtiöille. Mikäli Schönefeldin lentoasemalla olisi sovellettu samoja ehtoja kuin Tegelin lentoasemalla, ankkurikäyttäjän houkuttelu lentoasemalle olisi ollut mahdotonta, mikä voidaan nähdä myös 1990-luvun epäonnistuneista yrityksistä vakuuttaa lentoyhtiöitä muuttamaan Tegelin lentoasemalta Schönefeldille. Liikenteen suuntaamiseksi Schönefeldille ja Schönefeldin kapasiteetin hyödyntämisen tehostamiseksi oli ollut tärkeää luoda kannustimia lentoliikenteelle Schönefeldin lentoasemalla. Lentoyhtiöille myönnettiin tällaisia kannustimia halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen yhteydessä. Kyseisiin kannustimiin kuuluivat maksutaulukot, joihin sisältyi määräalennuksia ja muita taloudellisia kannustimia.

(122) Halpalentoyhtiöstrategian toteuttaminen vaati yksittäisten sopimusten tekemistä useiden lentoyhtiöiden kanssa ennen vuoden 2004 taulukon voimaantuloa, jotta Schönefeldin tuottamia tappioita voitaisiin pienentää mahdollisimman nopeasti ja jotta lentoasema pystyisi saavuttamaan suotuisan aseman tuolloin nopeasti kasvaneilta halpalentoyhtiömarkkinoilta. Tältä osin Saksa huomautti, että lentoaseman maksutaulukon muodollinen muuttaminen olisi edellyttänyt paljon hallinnollista työtä eikä sitä olisi voitu toteuttaa riittävän nopealla aikataululla, jotta halpalentoyhtiöstrategiaa olisi voitu ryhtyä toteuttamaan mahdollisimman pian eli vuoden 2003 loppuun mennessä.

(123) Saksa väitti, että FBS oli toiminut markkinataloussijoittajan tavoin hyväksyessään tarkasteltavana olevat toimenpiteet, sillä sen liiketoimintapäätökset perustuivat halpalentoyhtiöstrategiaan ja yksittäiset sopimukset oli tehty konsultin laatiman järkevän liiketoimintasuunnitelman perusteella. Saksa viittasi myös tilintarkastusyhteisöjen […] ja […] toteuttamiin arviointeihin, jotka FBS oli tilannut arvioidakseen, olivatko halpalentoyhtiöstrategia ja yksittäiset sopimukset sopusoinnussa markkinataloussijoittajaperiaatteen kanssa. Tilintarkastajat totesivat näin olleen.

(124) Saksan mukaan tilintarkastajat päättelivät sekä strategisen suunnan muuttamista koskevan päätöksen että taloudellisten kannustimien järjestelmän käyttöönoton osalta, että markkinataloussijoittaja olisi vastaavassa tilanteessa tehnyt samat päätökset. […] laski vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen ja taulukossa 6 lueteltujen sopimusten osalta niiden nettonykyarvot, jotka osoittautuivat positiivisiksi, ja siten katsoi, että markkinataloussijoittaja olisi toiminut samoin kuin FBS. […] esitti kuitenkin epäilynsä sopijapuolten määrittämästä vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen alkuperäisestä kestosta. […] katsoi, että sopimuskauden pituus (10 vuotta + optio jatkaa sopimusta vielä 10 vuodella) huomioon ottaen järkevä markkinataloussijoittaja todennäköisesti olisi sopimuksen tekemisen yhteydessä ottanut huomioon suunnitellun sopimuksen vaikutukset tulevaan BER-lentoasemaan, joka oli tarkoitus avata ennen vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen umpeutumista ([32]). […] mukaan vuoden 2003 Easyjet-sopimus olisi vaikuttanut negatiivisesti BER-lentoasemaa koskeviin maksuihin, jotka FBS:n oli mahdollista neuvotella muiden liikenteenharjoittajien kanssa, ja siten myös perustettavan lentoaseman tuottavuuteen. Saksa kuitenkin huomautti, että vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen alkuperäistä kestoa koskeva huoli ei enää ole perusteltu, sillä kyseistä sopimusta on muutettu vuoden 2007 Easyjet-muutossopimuksella. Kyseinen sopimus sisälsi säännöksen, jonka mukaan vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen voimassaolo päättyy BER-lentoaseman avaamiseen, jonka silloisen aikataulun mukaan oli määrä tapahtua vuonna 2011.

(125) Lisäksi huomautuksissaan kolmansien huomautuksista Saksa katsoi, että eräiden kolmansien osapuolten lausunnot vuoden 2004 maksutaulukosta ja halpalentoyhtiöiden kanssa tehdyistä yksittäisistä sopimuksista ovat osittain

([32]) Tätä vaikutusta ei ole huomioitu laskelmissa, joiden mukaan vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen alkuperäisen sopimuskauden (10 tai 20 vuotta, sen mukaan, käyttääkö Easyjet optiotaan jatkaa sopimusta 10 vuodella ensimmäisen 10 vuoden jälkeen) perusteella määritelty sopimuksen nettonykyarvo on positiivinen.

virheellisiä ja irrotettu asiayhteydestään. Saksa korosti, että Schönefeldin maksutaulukon tarkoituksena oli kannustaa lentoyhtiöitä avaamaan reittejä uusiin määränpäihin. Lisäksi se ei ollut syrjivä, sillä mikä tahansa lentoyhtiö, joka pystyisi houkuttelemaan riittävän määrän matkustajia Schönefeldin lentoasemalle tai joka avaisi uusia reittejä tai vuoroja Schönefeldiltä, hyötyisi alennuksista.

6.5 **Vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus (toimenpide 4)**

(126) Saksa korosti, että Easyjet vuokraa vain osaa (24 %) terminaalin B käytettävissä olevasta alueesta. Saksan mukaan terminaalin tietyllä alueella sijaitsevien toimistotilojen ja lähtöselvitystiskien osoittaminen tietyn lentoyhtiön käyttöön on yleinen käytäntö kansainvälisillä lentoasemilla eikä se siten ole etuuskohtelua.

(127) Easyjetille myönnetyn yksinoikeuden osalta Saksa korosti, että ottaen huomioon Easyjetin suuret matkustajamäärät, terminaalin B käyttö ei puhtaasti käytännöllisistä syistä ollut mahdollista muille lentoyhtiöille, sillä yksin Easyjetin matkustajamäärät ylittivät terminaalin kapasiteetin.

(128) Saksa huomautti myös, että myös muille lentoyhtiöille oli myönnetty yksinoikeus käyttää terminaalien tiettyjä alueita Schönefeldin lentoasemalla. Esimerkiksi Lufthansa-konsernilla (Condor, Sun-Express ja Germanwings) oli alun perin yksinoikeus käyttää terminaalia D, joka rakennettiin vuosina 2004–2005.

(129) Lisäksi Saksa kiisti eräiden kolmansien osapuolten esittämät toimenpidettä 4 koskevat huomautukset ja väitti, että kyseisten osapuolten mainitsemat vuokratiedot ovat virheellisiä eikä niitä ole näytetty toteen. Easyjetin maksama vuokra oli määritetty Schönefeldin lentoaseman yleisen vuokratason perusteella. Saksa katsoi, että toisin kuin eräät kolmannet väittävät, Schönefeldin vuokratasoa ei voi verrata Tegelin vuokratasoon.

(130) Easyjetin terminaalin B erityisestä matkatavaroiden käsittelylaitteistosta mahdollisesti saaman edun osalta Saksa totesi, että kyseisen laitteiston on valmistanut sama yritys kuin terminaalin A laitteiston ja että se oli suunniteltu samoja teknisiä standardeja noudattaen. Röntgenteknologian takia terminaalin B laitteisto oli kuitenkin monimutkaisempi ja siten sen tekninen kapasiteetti oli alhaisempi ja matkatavaroiden kuljetusaika pidempi ja sen vika-alttius oli suurempi. Tältä osin terminaalin B matkatavaroiden käsittelytilat tosiasiallisesti asettivat Easyjetin epäsuotuisaan asemaan terminaalissa A toimiviin lentoyhtiöihin nähden. Lisäksi terminaalirakennusten pohjaratkaisuista johtuen matkatavaroiden kuljettaminen terminaalista A odottavaan ilma-alukseen vei vähemmän aikaa kuin terminaalissa B. Myös tämä asetti Easyjetin epäsuotuisaan asemaan terminaalissa A toimiviin lentoyhtiöihin nähden.

(131) Saksa väitti, että toisin kuin eräät kolmannet olivat huomauttaneet, matkatavaroiden käsittelytiloja ei ollut varusteltu Easyjetiä varten. Röntgenlaite oli vain lisätty olemassa olevaan matkatavaroiden käsittelyjärjestelmään vuonna 2003 turvallisuussyistä.

(132) Lopuksi Saksa totesi, että päätös Easyjetin matkustajaliikenteen sijoittamisesta terminaaliin B oli tehty ei-syrjivien ja asianmukaisten kriteerien perusteella ilman julkista tarjouskilpailua. Tämä ei ollut tällaisissa tapauksissa Saksan lainsäädännön eikä Euroopan unionin lainsäädännön nojalla kiellettyä. Kun Easyjet päätti käynnistää toiminnan Schönefeldin lentoasemalla vuonna 2004, oli Saksan mukaan selvää, että kyseisen liikenteenharjoittajan osuus koko lentoaseman liikenteestä olisi heti alusta lähtien merkittävä. Niinkin pian kuin vuonna 2004 Easyjetin osuus olikin jo 30 prosenttia koko lentoaseman liikenteestä. Oli siis asianmukaista ja järkevää keskittää Easyjetin toiminta yhteen terminaaliin, ja terminaali B katsottiin tarkoitukseen sopivimmaksi terminaaliksi sen vapaan kapasiteetin takia. Saksan mukaan toimenpide ei rajoittanut tai estänyt muiden liikenteenharjoittajien pääsyä Schönefeldin lentoasemalle, sillä lentoaseman kapasiteetti oli riittävä palvelemaan kaikkia potentiaalisesti kiinnostuneita liikenteenharjoittajia.

7. **TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI**

(133) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(134) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Jotta voidaan selvittää, onko kyseessä oleva toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, kaikkien seuraavien edellytysten on siis täytyttävä. Rahoitustuen on:

— oltava valtion myöntämää taikka valtion varoista myönnettyä,

— suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa,

— vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja

— vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(135) Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa Saksa on katsonut, että FBS on toiminut johdonmukaisesti samalla tavalla kuin kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja olisi toiminut vastaavassa tilanteessa. Arvioitavat toimenpiteet eivät näin ollen anna sellaista taloudellista etua, jota asianomainen yritys ei olisi saanut normaaleissa markkinaolosuhteissa. Mikäli näin on, FBS:n toteuttamat toimenpiteet eivät ole valtiontukea.

7.1 **Markkinataloussijoittajaperiaate – yleisiä huomioita**

(136) Arvioidakseen, antaako julkisen yhtiön ja kolmannen osapuolen välillä tavaroiden tai palvelujen toimittamisesta tehty sopimus taloudellista etua kyseiselle kolmannelle osapuolelle, komissio tutkii, toteuttaisiko kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja vastaavanlaisia toimenpiteitä vastaavissa olosuhteissa. Julkisen yhtiön, kuten FBS:n, ja oletetun järkevän markkinataloussijoittajan toimintaa on vertailtava sen suhteen, miten markkinataloussijoittaja olisi toiminut asianomaisen liiketoimen yhteydessä, sekä kaikki kyseisenä ajankohtana saatavilla olleet tiedot ja ennustettavat kehitysnäkymät myöhemmistä tapahtumista riippumatta.

(137) Asianomaisen julkisen yhtiön oletettu tuotto on näin ollen keskeisessä asemassa asian kannalta. Tämä ei kuitenkaan välttämättä merkitse sitä, että sijoittajan olisi sitouduttava liiketoimeen vain lyhyen aikavälin tuoton saamiseksi, jotta voitaisiin katsoa, ettei liiketoimi ole valtiontukea. Unionin tuomioistuin on todennut, että julkisen sektorin sijoittajan toimintaa on verrattava pitkän aikavälin tuottoa tavoittelevaan yksityiseen sijoittajaan ([33]).

(138) Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa komissio arvioi ensin, olisiko FBS:n vuodesta 2003 toteuttaman halpalentoyhtiöstrategian voitu katsoa tuottavan keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä positiivisia tuloksia ja olisiko Schönefeldin aseman sulkeminen ollut kannattavuusnäkökulmasta katsottuna järkevää. Sen jälkeen komissio analysoi muodollisen tutkintamenettelyn alaiset toimenpiteet markkinataloussijoittajaperiaatteen valossa ja päätteli, etteivät kyseiset toimenpiteet ole valtiontukea.

7.2 **Alustava analyysi: FBS:n strategisten vaihtoehtojen arviointi markkinataloussijoittajan näkökulmasta**

(139) Taloudelliset olosuhteet, joissa FBS harjoitti liiketoimintaa Schönefeldin lentoasemalla 1990-luvun alkupuolelta vuoteen 2003 on kuvattu edellä 2, 3.1 ja 3.2 kohdassa.

(140) Kuten kyseisissä kohdissa on kuvattu, FBS toimi myös muiden Berliinin lentoasemien, eli Tempelhofin ja Tegelin, pitäjänä. Alusta lähtien Tempelhofin infrastruktuuria ei pidetty mahdollisen laajennuksen kannalta sopivana sen erityispiirteiden ja keskusta-alueella sijainnin takia. Tegel puolestaan oli nykyaikainen lentoasema ja kokonaisuudessaan houkuttelevampi lentoyhtiöiden ja matkustajien kannalta kuin Schönefeldin lentoasema, sillä sen infrastruktuuri oli modernimpi ja se sijaitsi lähempänä kaupungin keskustaa. Jo 1990-luvulla Tegel toimi kapasiteettinsa ylärajoilla, eikä sitä voitu enää merkittävästi laajentaa pitkän aikavälin kapasiteettirajoitusten välttämiseksi. Sitä vastoin Schönefeld oli suurimmaksi osaksi vajaakäytössä ja sitä voitaisiin tarvittaessa laajentaa.

(141) Toinen tärkeä elementti tässä yhteydessä on suunnitelma siitä, että kaikki Berliinin lentoasemat korvattaisiin yhdellä lentoasemalla, joka sijoitettaisiin Schönefeldiin. Kuten johdanto-osan 14 kappaleessa todetaan, päätös hankkeen toteuttamisesta vahvistettiin muodollisesti toukokuussa 1996 tehdyllä sopimuksella, jonka allekirjoittajia olivat Saksan liittohallitus sekä Berliinin ja Brandenburgin osavaltiot.

(142) Kolmas tärkeä elementti on epäonnistunut yritys siirtää liikennettä Tegelin lentoasemalta Schönefeldiin 1990-luvulla sekä se, että 1990-luvun loppupuolen pysähtyneisyyden jälkeen Schönefeldin liikennemäärät laskivat tasaisesti vuosien 2000 ja 2003 välisenä aikana, kunnes julkisten viranomaisten oli myönnettävä, että Berliinin lentoasemien yksityistämishanke oli epäonnistunut.

([33]) Asia C-305/89, Italia v. komissio (Alfa Romeo), tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603, 20 kohta; asia T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale v. komissio, tuomio 6.3.2003, Kok., s. II-435, 250–270 kohta.

(143) Tämän seurauksena julkiset viranomaiset ja FBS ryhtyivät vuonna 2003 tutkimaan erilaisia strategisia vaihtoehtoja FBS:n liiketoiminnalle. Kuten edellä on todettu, suunnitelmaa uudesta, Schönefeldiin sijoitettavasta ja osaa sen infrastruktuuria hyödyntävästä yhdestä Berliinin lentoasemasta ei tuolloin kyseenalaistettu ([34]). FBS:n ja julkisten viranomaisten tavoitteena oli siis löytää optimaalinen strategia Schönefeldin lentoasemalle vuodesta 2003 BER-lentoaseman avaamiseen saakka, jonka oli määrä tapahtua vuonna 2011. Tässä yhteydessä, kuten edellä johdanto-osan 28 kappaleessa on todettu, FBS ja julkiset viranomaiset tilasivat tutkimuksen konsultilta, jäljempänä 'konsultin tutkimus', jonka strategiasuositus koski halpalentoyhtiöiden houkuttelemista Schönefeldin lentoasemalle (halpalentoyhtiöstrategia).

(144) Halpalentoyhtiöstrategian (vaihtoehto 1) lisäksi FBS:n vaihtoehtoina oli myös jatkaa Schönefeldillä siihen saakka toteutettua strategiaa (vaihtoehto 2) tai tilapäisesti sulkea Schönefeld uuden BER-lentoaseman avaamiseen saakka (vaihtoehto 3).

7.2.1 *Vertailu vaihtoehtojen 1 ja 2 välillä*

(145) Kuten jäljempänä osoitetaan, keskipitkän ja pitkän aikavälin kannattavuusnäkymien perusteella FBS:n asemassa toimivan järkevän markkinataloussijoittajan olisi ollut järkevää valita vaihtoehto 1 vaihtoehdon 2 sijasta.

Konsultin selvitys

(146) Kuten johdanto-osan 29 ja 30 kappaleessa on selitetty, konsultti katsoi, että Berliinin lentoliikenteessä oli huomattavaa kasvupotentiaalia useasta rakenteellisesta syystä ja että muiden pääkaupunkien lentoasemiin verrattuna Berliinissä oli vuonna 2003 yhä huomattavaa potentiaalia lisätä halpalentoliikenteen määrää.

(147) Konsultti vertasi Berliinin halpalentoliikennettä muiden suurten kaupunkien halpalentoliikenteeseen. Konsultti havaitsi erityisesti, että päivittäisten lentojen määrä pääkaupunkiseudun asukasta kohti oli huomattavasti alhaisempi Berliinissä (0,011) kuin muissa Euroopan suurissa kaupungeissa, kuten Lontoossa (0,029), Brysselissä (0,040), Kölnissä (0,030) ja Dublinissa (0,051). Lisäksi konsultti havaitsi, että halpalentojen osuus prosentteina kaikista lennoista oli huomattavasti alhaisempi Berliinissä muihin Euroopan suuriin kaupunkeihin verrattuna, ja arvioi, että kyseistä prosenttiosuutta voitaisiin lisätä […] prosentista vähintään […] prosenttiin ja mahdollisesti jopa […] prosenttiin.

(148) Muiden suurten kaupunkien kokemusten perusteella konsultti arvioi, että jos halpalentoliikenteen kehittämiseen tähtääviin toimenpiteisiin ryhdyttäisiin, kaksi kolmasosaa halpalentoliikenteen lisäyksestä johtuisi uusista matkustajista eli matkustajista, jotka eivät lentäisi Berliiniin, mikäli toimenpiteistä johtuvia uusia halpalentoja ei olisi tarjolla ([35]). Konsultti katsoi, että osa uusista matkustajista saataisiin houkuteltua muiden liikennemuotojen, kuten junan tai linja-auton, käyttäjistä.

(149) Analyysien perusteella konsultti ennusti, että halpalentoliikenne voisi lisätä liikenteen määrää Schönefeldin lentoasemalla yhteensä 600 000–900 000 matkustajalla vuodessa lyhyellä aikavälillä (eli vuosien 2003 ja 2005 välisenä aikana) ja 300 000 matkustajalla vuodessa keskipitkällä aikavälillä (eli vuosien 2005 ja 2010 välisenä aikana). Jyrkän kasvun johdosta Schönefeldin voitaisiin odottaa palvelevan 3,0–4,2 miljoonaa matkustajaa enemmän kuin vuonna 2003. Tämä tarkoitti, että FBS voisi odottaa kokonaismatkustajamäärän kasvavan Schönefeldin lentoasemalla 4,7–5,9 miljoonaan matkustajaan vuonna 2010 ([36]).

(150) Seuraavaksi konsultti arvioi yksityiskohtaisesti halpalentoyhtiöstrategian toteutettavuutta Schönefeldin lentoasemalla ja kuvasi mahdolliset esteet sekä seikat, jotka voisivat haitata strategian onnistumista.

(151) Konsultti analysoi ensin tarkasti halpalentoyhtiöiden operatiiviset vaatimukset, jotka poikkesivat perinteisten liikenteenharjoittajien vaatimuksista usealla eri tavalla. Konsultin analyysi perustui tilanteeseen eri eurooppalaisilla lentoasemilla, joilla oli halpalentotoimintaa. Konsultti havaitsi, että halpalentoyhtiöiden tärkeimmät vaatimukset olivat seuraavat:

— lyhyt kääntymisaika (25–30 minuuttia ([37])) – kaikkein tärkein vaatimus;

([34]) Ks. alaviite 8.
([35]) Konsultti huomautti, että Euroopan ja Amerikan markkinoista tehdyt analyysit ovat osoittaneet, että 50–80 prosenttia markkinoille tulleen uuden halpalentoyhtiön matkustajista on uusia matkustajia. Tarkka prosenttiosuus riippuu reitistä.
([36]) FBS:n saavuttama tosiasiallinen matkustajamäärä oli jopa tätä suurempi (7,3 miljoonaa matkustajaa).
([37]) Vuonna 2003, eli ennen halpalentoyhtiöstrategian käynnistämistä, Schönefeldillä toimivista 32 lentoyhtiöstä 26:lla kääntymisaika oli 45–90 minuuttia.

— lentoasemapalvelut, jotka ovat mahdollisimman suppeat matkustajapalvelujen ja matkatavaroiden käsittelyn osalta mutta kuitenkin korkealaatuiset vaadittavien palvelujen osalta;

— ilma-alukseen siirtyminen kävellen ([38]) kalliskäyttöisten matkustajasiltojen sijasta ja lyhyt etäisyys terminaalin ja asematasoalueen välillä;

— yksinkertaiset ja toimivat infrastruktuurit ilman kalliita IT-järjestelmiä sekä helposti suunnistettavat ja yksinkertaiset reitit lentoasemalla;

— riittävät maaliikenneyhteydet lentoasemalle;

— porttien ja myynti- ja lähtöselvitystiskien sekä riittävien toimistotilojen osoittaminen yksinomaan tiettyjen halpalentoyhtiöiden käyttöön.

(152) Konsultti totesi, että Schönefeld voisi yleisesti ottaen täyttää nämä vaatimukset. Etenkin lyhyet kääntymisajat olivat operatiivisesti mahdolliset toteuttaa Schönefeldin lentoasemalla. Lisäksi konsultti korosti lentoaseman erinomaisia linja-auto-, juna- ja tieyhteyksiä. Selvityksessä tuotiin kuitenkin esiin myös suhteellisen merkityksettömiä puutteita ja heikkouksia, jotka koskivat ilma-alukseen siirtymistä kävellen, terminaalialueiden ja toimistotilojen osoittamista yksinomaan tiettyjen lentoyhtiöiden käyttöön, helposti suunnistettavia reittejä lentoasemalla sekä terminaalin ja asematasoalueiden välisiä etäisyyksiä. Osittain niiden ratkaisujen perusteella, joita muilla halpalentoyhtiöiden käyttämillä lentoasemilla on toteutettu, konsultti suositteli, että Schönefeldillä toteutettaisiin joukko suhteellisen pieniä muutoksia, joiden ansiosta lentoasema voisi täyttää kaikki Schönefeldille sijoittautumisesta kiinnostuneiden halpalentoyhtiöiden vaatimukset. Suurimittaisia infrastruktuuri-investointeja tai merkittäviä infrastruktuurin muutostöitä ei katsottu tarvittavan. Ilma-alukseen kävellen siirtymisen osalta katsottiin, että toimintoa varten tarvittavat lisäportit voitaisiin lisätä olemassa olevaan infrastruktuuriin muutaman kuukauden kuluessa ja alhaisin kustannuksin.

(153) Lisäksi konsultti arvioi kilpailupainetta, joka koskisi Schönefeldin halpalentotoimintoja, mikäli FBS päättäisi alkaa kehittää niitä. Konsultin päätelmä oli, että paine olisi vähäistä, etenkin siitä syystä, että lähimmät kansainväliset lentoasemat, joilla voisi olla merkittävää halpalentotoimintaa, kuten Dresden, Leipzig ja Hannover, olivat liian etäällä voidakseen aiheuttaa merkittävää kilpailupainetta. Konsultin mukaan tämä vahvisti näkemystä, jonka mukaan Berliinin alueen huomattavaa halpalentoliikennepotentiaalia voitaisiin hyödyntää Schönefeldin lentoasemalla.

(154) Lisäksi konsultti kuvasi ja analysoi eri vaihtoehtoja, joiden avulla FBS voisi tarjota houkuttelevia lentoasemamaksuja halpalentoyhtiöille. Tämän seikan katsottiin olevan merkittävässä asemassa mahdollisessa halpalentoyhtiöstrategiassa. Onkin kiistatonta, että halpalentoyhtiöt, joiden lentojen hinnoittelupolitiikka perustuu niiden suuriin volyymeihin ja edullisiin hintoihin keskittyvään strategiaan, vaativat lentoasemien pitäjiltä edullisia lentoasemamaksuja. Lisäksi koska halpalentoyhtiöt yleensä liikennöivät kahden paikan välillä (point-to-point) säteittäisen kuljetustoiminnan (hub-and-spoke) sijasta, ne pystyvät avaamaan uusia reittejä ja sulkemaan vanhoja reittejä sekä lisäämään ja vähentämään lentoja hyvin joustavalla ja dynaamisella tavalla. Tämä lisää niiden mahdollisuuksia painostaa lentoasemien pitäjiä myöntämään niille mahdollisimman alhaiset lentoasemamaksut. Näin ollen oli selvää, että halpalentoyhtiöstrategia ei menestyisi ilman houkuttelevamman lentoasemamaksujärjestelmän toteuttamista Schönefeldillä.

(155) Konsultin arvioimat vaihtoehdot koskivat i) lentoasemamaksujen yleistä hinnanalennusta, ii) määräalennuksia, iii) maksujen eriyttämistä tarjottujen palvelujen luonteen perusteella ja iv) edellä mainittujen perusvaihtoehtojen yhdistelmiä. Näiden vaihtoehtojen oikeudellisen ja taloudellisen arvioinnin perusteella konsultti suositteli lähestymistapaa, jossa yhdistetään lentoasemamaksujen yleinen hinnanalennus, määräalennus matkustajamaksuista ja maksujen eriyttäminen tarjotun palvelutason perusteella ja joka sisältäisi esimerkiksi vapautuksen pysäköintimaksuista, mikäli kääntymisaika olisi alle 30 minuuttia. Lentoasemamaksujen yleistä hinnanalennusta lukuun ottamatta kyseisten toimenpiteiden tarkoituksena oli antaa etua vain sellaisille halpalentoyhtiöille, jotka eivät vielä olleet sijoittautuneet Schönefeldin lentoasemalle, eikä liikenteenharjoittajille, jotka jo toimivat lentoasemalla. Strategian perusteluna oli houkutella uusia liikenteenharjoittajia ilman negatiivisia vaikutuksia lentoasemalla jo sijaitsevien liikenteenharjoittajien tuottamiin tuloihin.

([38]) Ilma-alukseen siirtyminen kävellen tarkoittaa, että matkustajien on käveltävä terminaalista asematasoalueen läpi, jotta he voivat nousta ilma-alukseen.

(156) Lopuksi konsultti kuvasi ja analysoi mahdollisia toimenpiteitä, joiden avulla voitaisiin lisätä muita kuin ilmailuun liittyviä tuloja. Tällaisia tuloja saadaan erityisesti ravintoloiden ja ruokaketjujen toiminnasta, pysäköinnistä, lentoasemakuljetuksista, mainostilan myynnistä jne. Suosituksissa otettiin huomioon ehdotetusta halpalentoyhtiöstrategiasta aiheutuvan odotetun liikenteen lisäyksen määrä ja tyyppi ([39]).

(157) Konsultti noudatti selvityksessään asianmukaisia menetelmiä ja toteutti yksityiskohtaisen arvioinnin kaikkien asiaankuuluvien seikkojen perusteella. Etenkin halpalentoliikenteen potentiaalin määrittely, joka tehtiin Berliinin alueen erityispiirteiden sekä vertailukohteina käytettyjen suurten kaupunkien kokemusten perusteella, on toteutettu perusteellisesti. Lisäksi arviointi siitä, missä määrin muiden lentoasemien aiheuttama kilpailupaine voisi haitata halpalentoyhtiöstrategian toteuttamista, oli hyödyllinen ja analyysin päätelmät ovat järkeviä. Schönefeldille sijoittautumisesta kiinnostuneiden halpalentoyhtiöiden vaatimuksia koskeva arvio sekä kuvaus toimenpiteistä, joiden avulla Schönefeld pystyisi täyttämään kaikki edellä mainitut vaatimukset, on myös tehty perusteellisesti. Analyysi on järjestelmällinen ja hyvin yksityiskohtainen, kuten myös analyysi, joka koski halpalentoyhtiöiden houkuttelemiseksi suunniteltuja mahdollisia lentoasemamaksujärjestelmiä.

(158) Lisäksi on todettava, että konsultti toimitti selvityksensä yhteydessä FBS:lle useita asiakirjoja, jotka yhdessä FBS:n laatimien asiakirjojen kanssa (mukaan lukien 5 päivänä syyskuuta 2003 päivätty ennakkorahoitussuunnitelma, joka sisälsi kannattavuusennusteet) muodostivat perustan FBS:n päätökselle toteuttaa halpalentoyhtiöstrategia. Taulukko 8 kuvaa, millaista taloudellista tulosta vuonna 2003 odotettiin halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisesta tai sellaisen strategian toteuttamisesta, jossa FBS jatkaisi keskittymistä perinteiseen lentoliikenteeseen (toisen asiantuntijan tutkimuksessa mainittu ”vaihtoehto 1”). Halpalentoyhtiöstrategian osalta laadittiin kaksi skenaariota, pessimistinen skenaario ja realistinen skenaario, jotka eroavat toisistaan ennakoidun halpalentoliikenteen lisäyksen perusteella.

Taulukko 8

Vaihtoehtojen 1 ja 2 taloudelliset vaikutukset Schönefeldin lentoaseman odotetun voittomarginaalin osalta vuosina 2003–2012 (miljoonaa euroa)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Voittomarginaali, jos halpalentoyhtiöstrategiaa ei toteuteta (vaihtoehto 1)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Voittomarginaali, jos halpalentoyhtiöstrategia toteutetaan (vaihtoehto 2, pessimistinen skenaario)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Voittomarginaali, jos halpalentoyhtiöstrategia toteutetaan (vaihtoehto 3, realistinen skenaario)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Lähde: FBS:n rahoitussuunnitelma

(159) Edellä kuvatut realistisen ja pessimistisen skenaarion arviot perustuvat halpalentoliikenteen lisäyksen määrää koskeviin konsultin ennusteisiin. Arviot vahvistavat, että halpalentoyhtiöstrategian toteuttaminen johtaisi parempaan taloudelliseen tilanteeseen kuin vastakkainen tilanne, jossa FBS jatkaisi keskittymistä perinteisiin liikenteenharjoittajiin. Mikäli FBS valitsisi vaihtoehdon 1, se tuottaisi edelleen merkittäviä tappioita aina vuoteen 2012 saakka,

([39]) Konsultti esimerkiksi suositteli, että lentoasemalle perustettaisiin pikaruokaravintola, jotta voitaisiin vastata halpalentoyhtiöillä lentävien suurten matkustajamäärien tarpeisiin.

eivätkä kyseiset tappiot olennaisesti pienentyisi ajan myötä. Sitä vastoin halpalentoyhtiöstrategian toteuttamisen voitiin katsoa johtavan tappioiden huomattavaan ja tasaiseen pienentymiseen ajan mittaan, ja realistisen skenaarion mukaan yhtiöstä tulisi jälleen tuottava vuodesta 2009 alkaen.

(160) Näin ollen keskipitkän ja pitkän aikavälin kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja olisi katsonut konsultin selvityksen ja FBS:n omien ennusteiden muodostavan luotettavan perustan strategisen päätöksen tekemiseksi. Siten järkevän markkinataloussijoittajan kannalta olisi ollut järkevää valita vaihtoehto 1 vaihtoehdon 2 sijasta.

Ensimmäisen asiantuntijan selvitys

(161) Kuten aiemmin on mainittu, FBS tilasi selvityksen tilintarkastusyhteisöltä […], jäljempänä 'ensimmäinen asiantuntija', tarkoituksena toteuttaa stressitesti niiden tietojen osalta, jotka olivat FBS:n saatavilla, kun se päätti toteuttaa halpalentoyhtiöstrategian, jäljempänä 'ensimmäisen asiantuntijan selvitys. Kyseinen selvitys valmistui vuonna 2007, ja sen päätelmänä oli, että markkinataloussijoittajan näkökulmasta halpalentoyhtiöstrategian toteuttaminen ja siihen liittyvän maksutaulukon, eli vuoden 2004 taulukon, käyttöön ottaminen oli järkevää. Ensimmäinen asiantuntija perusti analyysinsä vuodelta 2003 peräisin oleviin asiakirjoihin ja etenkin FBS:n vuosiksi 2004–2012 laatimaan rahoitussuunnitelmaan sekä asiakirjoihin, jotka konsultti laati FBS:lle toteuttamansa tutkimuksen yhteydessä.

(162) Ensimmäisen asiantuntijan päätelmät vastaavat konsultin selvityksessä esitettyjä päätelmiä. Vaikka ensimmäisen asiantuntijan selvitys ei ole tärkeä komission arvioinnin kannalta, se osaltaan vahvistaa, että järkevän markkinataloussijoittajan olisi ollut järkevää valita vaihtoehto 1 vaihtoehdon 2 sijasta.

Päätelmä

(163) Edellä esitetyn perusteella keskipitkän ja pitkän aikavälin kannattavuusnäkymien perusteella FBS:n asemassa toimivan järkevän markkinataloussijoittajan olisi ollut järkevää valita vaihtoehto 1 vaihtoehdon 2 sijasta vuonna 2003.

7.2.2 *Vaihtoehto 3 verrattuna vaihtoehtoihin 1 ja 2*

(164) Kuten edellä on mainittu, yksi mahdollinen vaihtoehto FBS:lle olisi ollut Schönefeldin sulkeminen (vaihtoehto 3) ainakin BER-lentoaseman avaamiseen asti. FBS olisi voinut tehdä kyseisen päätöksen myös ennen vuotta 2003 (jolloin FBS päätti käynnistää halpalentoyhtiöstrategian) sekä sen jälkeen. Saatavilla olevien asiakirjojen perusteella vaikuttaa siltä, ettei FBS koskaan harkinnut tätä vaihtoehtoa vakavasti, tai ei ainakaan vuoden 1992 hallinta- ja voitonjakosopimuksen tekemisen jälkeen. Kyseisen vaihtoehdon etuja ei myöskään analysoitu konsultin selvityksessä.

(165) Kun arvioidaan, olisiko kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja pitänyt kyseistä vaihtoehtoja edullisempana kuin vaihtoehtoja 1 ja 2, on tärkeää ottaa BER-hanke huomioon. Kuten johdanto-osan 14 kappaleessa todetaan, yhden, koko Berliinin aluetta palvelevan lentoaseman perustamisen suunnittelu aloitettiin tammikuussa 1992, ja 20 päivänä kesäkuuta 1993 ilmoitettiin, että Schönefeldin eteläpuolinen alue, joka sijaitsi lentoaseman vieressä, oli yksi mahdollinen uuden BER-lentoaseman infrastruktuurin sijoituskohde. Näin ollen jo vuosina 1992–1993 oli tiedossa, että Berliinin uusi lentoasema tultaisiin todennäköisesti sijoittamaan Schönefeldiin. Päätös vahvistettiin 28 päivänä toukokuuta 1996 tehdyllä sopimuksella, jonka allekirjoittajia olivat Saksan liittotasavalta sekä Berliinin ja Brandenburgin osavaltiot, eikä sijoituspaikasta ole enää sittemmin keskusteltu.

(166) Edellä esitetyn perusteella Schönefeldin sulkemiseen olisi järkevän markkinataloussijoittajan kannalta liittynyt merkittäviä haittoja. Ensiksi on muistettava, että vaikka Tempelhof lopetti asteittain toimintaansa, Tegel oli 1990-luvulta lähtien toiminut yhä useammin kapasiteettinsa ylärajoilla ja, kuten Taulukko 1 osoittaa, Tegelin liikennemäärät olivat kasvaneet merkittävästi ([40]). Tegel ei kuitenkaan missään olosuhteissa pystyisi huolehtimaan koko Berliinin alueen liikennemääristä. Schönefeldiä tarvittiin riittävän lentoasemakapasiteetin varmistamiseksi Berliinissä, ja sen sulkeminen olisi aiheuttanut merkittävän kapasiteettivajeen. Vuosien 1991 ja 2003 välisenä aikana Schönefeld vastasi 13–20 prosentista Berliinin matkustajalentoliikenteen kokonaismäärästä. Schönefeldiä tarvittiin erityisesti ruuhka-aikoina eli aikoina, joina Berliinistä liikennöitiin suuria tilauslentomääriä. Lisäksi Schönefeld oli merkittävä lentoasema rahtilentojen kannalta, sillä toisin kuin Tegelillä, Schönefeldillä oli ympärivuorokautinen toimilupa ja sitä voitiin käyttää myös yölentoihin. Tegelin ja Tempelhofin lentoasemia ei myöskään olisi voitu laajentaa riittävästi pitkän aikavälin kapasiteettirajoitusten välttämiseksi ([41]).

([40]) Kyseisenä ajankohtana Tempelhofin liikennemäärät olivat hyvin vaatimattomat Berliinin kahden muun lentoaseman liikennemääriin verrattuna.

([41]) Ks. johdanto-osan 9 ja 14 kappale.

(167) Schönefeldillä puolestaan oli merkittävää ylikapasiteettia, minkä takia se pystyi huolehtimaan myös ylimääräisestä liikenteestä. Kuten Taulukko 1 osoittaa, Schönefeld auttoi lisäämään Berliinin lentoliikenteen määrää huomattavasti ja erityisesti halpalentoyhtiöstrategian käynnistämisen jälkeen vuonna 2003. Vuosien 2003 ja 2006 välisenä aikana Berliinin matkustajamäärät lisääntyivät 13,3 miljoonasta 18,4 miljoonaan matkustajaan, ja yli 80 prosenttia tästä kasvusta hoidettiin Schönefeldin lentoaseman kautta. Näin ollen Schönefeldin sulkeminen olisi merkittävästi vähentänyt Berliinin mahdollisuuksia palvella olemassa olevaa lentoliikennettä ja lisätä lentoliikenteen määrää.

(168) Mahdollisuus, että lentoaseman sulkeminen voisi aiheuttaa kapasiteettivajeen lentoaseman sijaintialueella ja rajoittaa mahdollisuuksia lisätä lentoliikenteen määrää kyseisellä alueella, ei välttämättä itsessään riittäisi pelottamaan julkisen politiikan tavoitteiden sijasta kannattavuusnäkymien perusteella toimivaa järkevää markkinataloussijoittajaa sulkemasta lentoasemaa. Nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa Schönefeldin sulkemisella ja sen vaikutuksilla Berliinin alueen lentoasemainfrastruktuurin kapasiteettiin ja siten myös alueen koko lentoliikenteeseen olisi ollut merkittäviä seurauksia Berliinin alueen tulevan BER-lentoaseman toiminnan kannalta heti alusta lähtien. Mikäli Schönefeld olisi suljettu, BER-lentoasema olisi joutunut aloittamaan toimintansa huomattavasti huonommissa olosuhteissa; liikennemäärät olisivat olleet huomattavasti alhaisemmat kuin jos Schönefeld olisi pidetty toiminnassa. Tämä seikka olisi estänyt FBS:n asemassa toimivaa järkevää markkinataloussijoittajaa sulkemasta Schönefeldin lentoasema, koska toimenpide olisi vaikuttanut yhtiön kannattavuuteen.

(169) Jos Schönefeld olisi suljettu ennen BER-lentoaseman avaamista, FBS:n olisi pitänyt luoda BER-lentoaseman liikenne tyhjästä. Sen olisi pitänyt saada Tegelillä toimivat lentoyhtiöt siirtämään toimintansa uudelle lentoasemalle (sen sijaan, että ne vain lopettaisivat toimintansa) ja lentoyhtiöt, jotka eivät vielä toimi Berliinissä, käynnistämään operaationsa myös siellä. Tällainen tilanne olisi ollut huomattavasti epäsuotuisampi kuin tilanne, jossa Schönefeld olisi yhä toiminnassa BER-lentoaseman avaamishetkellä. Jälkimmäisessä skenaariossa huomattava osa uuden lentoliikenteen liikenteestä seuraisi luonnollisella tavalla Schönefeldin lentoasemalla jo toimivien lentoyhtiöiden toiminnasta, mukaan lukien myös ne lentoyhtiöt, jotka on saatu houkuteltua lentoasemalle halpalentoyhtiöstrategian avulla vuodesta 2003 lähtien.

(170) Lisäksi Schönefeldin sulkemisella olisi ollut kauaskantoisia hallinnollisia vaikutuksia BER-hankkeeseen. Lentoaseman sulkeminen olisi aiheuttanut sitä koskevan toimiluvan peruuttamisen. Tällöin uuden lentoaseman avaaminen olisi edellyttänyt kokonaan uuden suunnitteluprosessin ja toimiluvan. Mikäli Schönefeld puolestaan jatkaisi toimintaansa, BER-lentoaseman avaaminen edellyttäisi vain Schönefeldin toimiluvan laajentamista, eli hallinnollinen prosessi olisi huomattavasti kevyempi, ja lisäksi se vaatisi paljon vähemmän kustannuksia ja aikaa ja epätietoisuus prosessin tuloksesta olisi merkittävästi vähäisempi. Mikäli hanke olisi edellyttänyt kokonaan uuden suunnitteluprosessin ja toimiluvan, etenkin hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin epävarma lopputulos olisi lisännyt epätietoisuutta merkittävästi. Lisäksi yleensä yleisen hyväksynnän saaminen kokonaan uudelle lentoasemahankkeelle on paljon haastavampaa kuin jo toiminnassa olevan infrastruktuurin laajennushankkeelle.

(171) Toiminnan lopettaminen Schönefeldin lentoasemalla olisi myös johtanut irtisanomiskustannuksiin ja tarpeeseen palkata, rekrytoida ja kouluttaa uutta henkilöstöä myöhemmin, kun BER-lentoasema avataan. Tämä olisi voinut aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia ja operatiivisia ongelmia verrattuna skenaarioon, jossa Schönefeldin henkilöstö voi siirtyä uudelle lentoasemalle sen avaamisen jälkeen.

(172) Edellä kuvattuja näkökohtia on vaikea kvantifioida, etenkin siksi, että ne koskevat tulevan lentoaseman taloudellista tilannetta lyhyellä, keskipitkällä sekä pitkällä aikavälillä. On kuitenkin selvää, että niillä on merkittäviä vaikutuksia taloudellisiin edellytyksiin, joiden perusteella BER-lentoasema avataan ja joiden perusteella se toimii, ja jopa koko tämän FBS:n kannalta strategisesti hyvin tärkeän hankkeen toteutuskelpoisuuteen. Siten jopa pelkän laadullisen analyysin perusteella on katsottava, että kyseisiä negatiivisia seikkoja on pidettävä riittävän painavina ja merkittävämpinä kuin etuja, kuten kiinteiden kustannusten säästöjä, joita voitaisiin odottaa syntyvän Schönefeldin sulkemisesta. Näin etenkin, jos voidaan ennakoida, että Schönefeldin halpalentoliikenteen lisäämiseen tähtäävällä strategialla saataisiin aikaan liikevoittoa.

7.2.3 *Alustavan analyysin päätelmä*

(173) Edellä kuvatun perusteella voidaan päätellä, että järkevän markkinataloussijoittajan näkökulmasta Schönefeldin sulkeminen ei olisi ollut järkevää vuoden 1992 ja BER-lentoaseman avaamisen välisenä aikana. Lisäksi vuonna 2003 valittavana olleista kolmesta vaihtoehdosta kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja olisi valinnut vaihtoehdon 1, eli halpalentoyhtiöstrategian, vaihtoehtojen 2 ja 3 sijasta. Osana kyseistä strategiaa sijoittaja olisi tarjonnut halpalentoyhtiöille edullisia lentoasemamaksuja (ja/tai taloudellisia kannustimia, jotka vähentäisivät lentoasemamaksujen kustannuksia) saadakseen houkuteltua uusia toimijoita Schönefeldin lentoasemalle.

7.3 **Hallinta- ja voitonjakosopimusta (toimenpide 1) koskeva arviointi**

(174) Ottaen huomioon Schönefeldin jatkuvat tappiot komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilynsä siitä, onko FBS toiminut järkevän markkinataloussijoittajan tavoin kattaessaan Schönefeldin tuottamat tappiot konsernitasolla Tegelin ja Tempelhofin lentoasemien tuottamilla voitoilla ([42]).

(175) Hallinta- ja voitonjakosopimus allekirjoitettiin 6 päivänä elokuuta 1992 eli paljon ennen asiassa Aéroports de Paris annetun tuomion ([43]) antamista 12 päivänä joulukuuta 2000. Saksan viranomaisilla oli perusteltu syy olettaa, että lentoasemainfrastruktuurin rahoitus ei ole valtiontukea, ja siten kyseisiä toimenpiteitä ei myöskään tarvinnut ilmoittaa komissiolle. Tämän takia komissio ei voi nyt kyseenalaistaa ennen tuomion Aéroports de Paris ([44]) antamista eli ennen 12 päivää joulukuuta 2000 myönnettyjen rahoitustoimenpiteiden laillisuutta valtiontukisääntöjen nojalla ([45]). Näin ollen hallinta- ja voitonjakosopimus voidaan mahdollisesti katsoa valtiontueksi vain kyseisestä päivämäärästä alkaen. Komission tutkinta kyseisen toimenpiteen osalta rajoittuu näin ollen ajallisesti ajanjaksoon 12 päivästä joulukuuta 2000 muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen päivämäärään.

(176) Kuten Saksa on todennut, hallinta- ja voitonjakosopimusten tekeminen konsernin sisällä on normaalin liiketoimintakäytännön mukaista etenkin yritysverotuksen kannalta. Lisäksi konserniin kuuluvan yrityksen tappioiden kattaminen saman konsernin toisen yrityksen tuotoilla on myös tavanomaista. Tällainen toimenpide voidaan toteuttaa voitonjakosopimuksen muodossa, tai emoyhtiö voi yksinkertaisesti jakaa osinkoa tytäryhtiöilleen. Pelkästään se seikka, että FBS-konserni on tehnyt hallinta- ja voitonjakosopimuksen vuonna 1992 ja pitänyt sen voimassa, ei merkitse, että toimenpide olisi valtiontukea.

(177) Kuten komissio on todennut markkinataloussijoittajaperiaatteen osalta: ”[Y]rittäjien investointipäätösten osalta on käytettävä laajaa harkintavaltaa. [Markkinataloussijoittajaa koskevia] periaatteita on kuitenkin sovellettava, kun on todistettu kohtuullisella varmuudella, että julkisten varojen myöntämiselle ei ole olemassa muuta uskottavaa selitystä kuin että se on valtiontukea. Laajaa harkintavaltaa on sovellettava myös ristikkäistukeen, jota julkisen yritysryhmän tuottava osa myöntää ryhmän tappiolliselle osalle. Yksityisten yritysten osalta lähestymistapaa on sovellettava silloin, kun joko asianomaisella yrityksellä on käytössä strateginen suunnitelma, jonka pitkän aikavalin tuottonäkymät ovat hyvät, tai jos ristikkäistuki tuottaa nettohyötyä koko yritysryhmälle. Tapauksissa, joissa todetaan ristikkäistuen olemassaolo julkisessa holdingyhtiössä, komissio ottaa huomioon yritysten samankaltaiset strategiset tavoitteet huomioon.” ([46])

(178) Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ristiintukemisen ei näin ollen voida katsoa antavan taloudellista etua Schönefeldin lentoasemalle, mikäli tuki sisältyy strategiseen suunnitelmaan, jonka pitkän aikavälin tuottonäkymät ovat hyvät, tai mikäli se tuo hyötyä koko FBS-konsernille.

(179) Edellä 7.2.2 kohdassa mainituista syistä vähintään vuodesta 1992 lähtien eli paljon ennen asiassa Aéroports de Paris annettua tuomiota ([47]) on ollut selvää, että on ollut järkevää pitää Schönefeldin lentoasema toiminnassa sen sulkemisen sijasta, vaikka se tuottaisikin tappioita usean vuoden ajan. Schönefeldin sulkeminen olisi aiheuttanut vakavaa taloudellista vahinkoa BER-lentoasemalle (jonka tulevana Berliinin ainoana lentoasemana odotettiin tuottavan voittoa ainakin pitkällä aikavälillä), ja se olisi voinut antaa myös aihetta epäillä koko kyseisen merkittävän strategisen hankkeen toteuttamiskelpoisuutta. Päätös rakentaa yksi, koko Berliiniä palveleva lentoasema ei perustunut pelkästään maankäytön suunnitteluun tai ympäristönäkökohtiin vaan myös liikennemäärien odotettuun kasvuun ja tulojen lisääntymiseen. Kuten komission päätöksessä, jossa hyväksyttiin BER-lentoasemalle annettava rahoitustuki, on todettu, hankkeen onnistuminen perustui Berliinin liikennemäärien odotettuun kasvuun ([48]) yhdellä ainoalla lentoasemalla ([49]). Jotta Schönefeld voitaisiin pitää toiminnassa ja mahdollisesti muuttaa tuottavaksi lentoasemaksi (saamalla ensin lentoyhtiöt sijoittautumaan Schönefeldille ja toteuttamalla sen jälkeen halpalentoyhtiöstrategia), oli tarpeellista varmistaa sen elinkelpoisuus rahoittamalla sen toimintaa Tegelin ja Tempelhofin lentoasemien tuottamilla voitoilla. Näin ollen ristiintukeminen sisältyi nyt käsiteltävässä asiassa ”pidemmällä aikavälillä voittoa tuottavaan strategiseen suunnitelmaan” ja tuotti koko FBS-konsernille pitkällä aikavälillä etua verrattuna

([42]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 69–71 kohta.
([43]) Asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3929, joka on vahvistettu asiassa C-82/01 P, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002, Kok., s. I-9297, 75–79 kohta.
([44]) Komission päätös asiassa C 38/2008, annettu 3 päivänä lokakuuta 2012 Münchenin lentoaseman terminaalista 2, ei vielä julkaistu EUVL:ssä, 74–81 kappale.
([45]) Tukitoimenpiteen myöntämisen päivämääräksi katsotaan sen oikeudellisesti sitovan instrumentin, jolla julkiset viranomaiset sitoutuvat myöntämään asianomaisen toimenpiteen tuen saajalle, päivämäärä. Ks. asia T-358/94, Compagnie Nationale Air France v. komissio, tuomio 12.12.1996, Kok., s. II-2109, 79 kohta; Asia T-109/01, Fleuren Compost BV v. komissio, tuomio 14.1.2004, Kok., s. II-127, 74 kohta; yhdistetyt asiat T-362/05 ja T-363/05, Nuova Agricast v, komissio, tuomio 2.12.2008, Kok., s. II-297, 80 kohta; ja yhdistetyt asiat T-427/04 ja T-17/05 Ranskan tasavalta ja France Télécom v. komissio, tuomio 30.11.2009, Kok., s. II-4315, 321 kohta.
([46]) Komission tiedonanto jäsenvaltioille (EYVL C 307, 13.11.1993, s. 3) ETY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan sekä jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta 25 päivänä kesäkuuta 1980 annetun komission direktiivin 80/723/ETY (EYVL L 195, 29.7.1980, s. 35) 5 artiklan soveltamisesta valmistusalalla toimiviin julkisiin yrityksiin, 29 kohta.
([47]) Katso alaviite 42.
([48]) Ks. erityisesti asiassa NN 25/09 (ex N 167/09) annetun päätöksen johdanto-osan 82 kappale.
([49]) Ks. erityisesti asiassa NN 25/09 (ex N 167/09) annetun päätöksen johdanto-osan 78 kappale.

tilanteeseen, jossa Schönefeld olisi suljettu. FBS saattoi siten odottaa näiden pitkän aikavälin etujen (uuden koko Berliinin aluetta palvelevan lentoaseman onnistunut avaaminen ja tuottava toiminta sekä halpalentoyhtiöstrategian käynnistämisen jälkeen muutaman vuoden kuluessa Schönefeldin toiminnasta saatavat odotetut tuotot) olevan merkittävämpiä kuin Schönefeldin ennen BER-lentoaseman avaamista tuottamat tappiot.

(180) Hallinta- ja voitonjakosopimuksen tekeminen ja ylläpitäminen ja Schönefeldin lentoaseman pitäminen toiminnassa eivät näin ollen ole FBS-konsernin Schönefeldille antamaa taloudellista etua ([50]). Hallinta- ja voitonjakosopimuksen tekeminen ja toteuttaminen 12 päivästä joulukuuta 2000 lähtien ei siten ole valtiontukea.

7.4 **FBS:n ja eri lentoyhtiöiden välillä tehdyt sopimukset: alustavat huomiot**

(181) Ennen FBS:n ja eri lentoyhtiöiden välillä tehtyjen sopimusten arviointia on tuotava esiin eräitä alustavia huomioita, etenkin unionin yleisen tuomioistuimen asiassa Charleroi antaman tuomion ([51]), jäljempänä 'Charleroi-tuomio', taustaa vasten. Kyseinen tuomio on annettu nyt käsiteltävänä olevan asian muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen.

7.4.1 *Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen FBS:n ja eri lentoyhtiöiden välillä tehtyihin sopimuksiin*

(182) Eräät kolmannet osapuolet ovat todenneet, että sopimukset antoivat taloudellista etua asianomaisille lentoyhtiöille, koska sopimuksissa tarjotut ehdot poikkesivat Schönefeldin lentoasemalla sovelletuista lentoasemamaksuja koskevista yleisistä säännöistä tai koska samoja ehtoja ei tarjottu tasapuolisesti kaikille lentoyhtiöille.

(183) Näiden väitteiden perusteella keskeisin esiin nouseva kysymys on seuraava: mikäli julkisen yrityksen määräysvallassa olevalla lentoasemalla on käytössä julkistettu maksuja koskeva järjestelmä ja mikäli lentoaseman pitäjä tarjoaa alennuksia kyseisistä maksuista tai taloudellisia kannustimia, joilla on sama vaikutus kuin alennuksilla ([52]), antavatko kyseiset alennukset ja kannustimet ([53]) jo itsessään ja kaikissa olosuhteissa taloudellista etua asianomaisille lentoyhtiöille?

(184) Vastaus kysymykseen on kieltävä. Charleroi-tuomiossa, joka koskee Vallonian alueen antamaa alennusta tietylle lentoyhtiölle lentoasemalla, jonka lentoasemamaksujen asettaminen oli Vallonian alueen vastuulla, unionin yleinen tuomioistuin totesi seuraavaa: "Pelkästään se, että käsiteltävänä olevassa asiassa Vallonian alueella on säädäntövaltaa lentoasemamaksujen vahvistamisessa, ei sulje pois sitä, että mainittuja maksuja koskevan alennusjärjestelmän tutkinta on tehtävä markkinatalouden ehdoin toimivan yksityisen sijoittajan periaatteen valossa, koska yksityinen toimija voi ottaa käyttöön tällaisen järjestelmän." ([54]) Tästä seuraa, että lentoasemamaksuja koskevat alennukset (tai taloudelliset kannustimet, jotka pienentävät lentoyhtiöistä lentoaseman pitäjälle virtaavaa nettorahamäärää) eivät automaattisesti anna taloudellista etua. Jotta voidaan arvioida, antavatko ne taloudellista etua, on arvioitava, olisiko kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja suostunut myöntämään vastaavat alennukset ja kannustimet asianomaiselle liikenteenharjoittajalle ([55]).

(185) Lentoaseman pitäjänä toimivalla järkevällä markkinataloussijoittajalla voisi olla lukuisia syitä olla tarjoamatta samoja ehtoja kaikille lentoyhtiöille. Erityisesti voisi olla järkevää tarjota erityisiä taloudellisia kannustimia (markkinointiavustukset mukaan lukien) ja erityisiä alennuksia julkistetuista lentoasemamaksuista sellaisille lentoyhtiöille, jotka houkuttelevat lentoasemalle paljon matkustajia. Tällaisia suotuisia ehtoja voidaan objektiivisesti perustella

([50]) Oletuksena on, että Schönefeldin lentoasema katsotaan FBS-konserniin kuuluvaksi yritykseksi, vaikka se ei olekaan erillinen oikeushenkilö, ja että se siten olisi voinut saada valtiontukea FBS:ltä.

([51]) Asia T-196/04, Ryanair Ltd v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-3643.

([52]) Kuten palkkiot tai maksuja koskevat vähennykset, jotka myönnetään uuden reitin perustamisesta tai uuden lentoreitin käyttöönotosta, tai markkinointiavustukset, joiden tarkoituksena on kattaa osa lentoyhtiön markkinointikuluista esimerkiksi uuden reitin avaamisen yhteydessä.

([53]) Kannustimia tarjotaan kahdenvälisissä sopimuksissa tai taloudellisia kannustimia koskevissa järjestelmissä, jotka perustuvat erilaisiin parametreihin, kuten matkustajamääriin, ja ne asetetaan julkaistuissa määräyksissä, kuten maksutaulukossa.

([54]) Charleroi-tuomion 101 kohta.

([55]) Komissio noudatti samaa lähestymistapaa päätöksessään C(2011) 3497, annettu 24 päivänä toukokuuta 2011, aloittaa muodollinen tutkintamenettely asiassa SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – Romania – Timisoaran kansainvälinen lentoasema – Wizz Air (EUVL C 270,13.11.2011, s. 11). Katso myös johdanto-osan 129 kappale, jossa komissio toteaa seuraavaa: "Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti on arvioitava, olisiko yksityinen lentoaseman pitäjä vastaavissa olosuhteissa sitoutunut samanlaisiin tai samankaltaisiin kaupallisiin järjestelyihin kuin Timisoaran lentoasema, kun otetaan huomioon etenkin kyseisten avustusten antamisen ajankohtana käytettävissä olleet tiedot ja ennakoitavissa olleet kehityssuuntaukset."

liikennemäärien odotetulla lisääntymisellä sekä matkustajamäärien lisääntymisen mukana seuraavilla muilla kuin ilmailuun liittyvillä tuloilla ([56]). Lisäksi ehtoja voidaan perustella sillä, että lentoyhtiöiden maksamista lentoasemamaksuista syntyvä matkustajakohtainen kate voi matkustajamäärien vuoksi olla absoluuttisesti mitattuna huomattava, vaikka alennukset ja taloudelliset kannustimet pienentäisivätkin kyseistä katetta.

(186) Lentoaseman pitäjänä toimiva järkevä markkinataloussijoittaja voi ottaa huomioon lukuisia seikkoja määrittäessään lentoyhtiöille tarjoamiaan ehtoja. Liikennemäärän odotetun lisääntymisen lisäksi kyseisiin seikkoihin voivat kuulua myös ajankohta, jolloin sopimuksesta lentoyhtiön kanssa neuvotellaan (sekä lentoaseman silloinen tilanne etenkin kapasiteetin käytön osalta), reitit, joilla lentoyhtiö aikoo liikennöidä ([57]), lentoyhtiön operatiiviset vaatimukset lentoasemaa kohtaan, lentoyhtiön edellyttämät lentoasemapalvelut ja niiden ominaispiirteet, lentoyhtiöiden painostus lentoaseman pitäjää kohtaan neuvottelujen aikana ([58]) jne.

(187) On siten perusteltua, että lentoaseman pitäjänä toimiva järkevä markkinataloussijoittaja tarjoaa erilaisia ehtoja eri lentoyhtiöille lentoasemamaksujen ja taloudellisten kannustimien osalta joko kahdenvälisten sopimusten kautta tai alennusjärjestelminä tai taloudellisia kannustimia koskevina järjestelminä ([59]), jotka sisältyvät säädöksiin, joissa maksut asetetaan. Jotta voidaan arvioida, antavatko tällaiset alennukset ja taloudelliset kannustimet taloudellista etua, on määritettävä, voisiko lentoaseman pitäjä kohtuullisesti olettaa päätöksensä tarjota alennuksia tai kannustimia olevan tuottava eli johtavan suurempiin voittoihin (tai pienempiin tappioihin) kuin vastakkaisessa tilanteessa.

(188) Toisin kuin eräät kolmannet osapuolet ovat väittäneet lentoaseman pitäjien lentoyhtiöille kahdenvälisten sopimusten kautta tarjoamista ehdoista (mukaan lukien erityiset uusien reittien avaamisesta maksettavat avustukset), joita ei myönnetä julkistettuun maksutaulukkoon sisältyvistä yleisistä alennusjärjestelmistä tai taloudellisia kannustimia koskevista järjestelmistä, järkevällä markkinataloussijoittajalla ei ole mitään syytä varmistaa, että kyseiset ehdot perustuvat kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettaviin yleisiin ja läpinäkyviin kriteereihin. Neuvotellessaan kahdenvälisestä sopimuksesta lentoyhtiön kanssa järkevän markkinataloussijoittajan odotetaan ottavan huomioon kaikki lentoyhtiön ehdottamien palvelujen olennaiset piirteet etukäteen määritettyjen läpinäkyvien kriteerien sijasta, jotka voisivat rajoittaa sen neuvottelumahdollisuuksia. Näin ollen kolmansien osapuolten väitteet FBS:n tarjoamien alennusten ja taloudellisten kannustimien läpinäkyvyyden puutteesta ovat käsiteltävänä olevassa tapauksessa markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltamisen kannalta epäolennaisia.

7.4.2 *Vuoden 2004 taulukon ja FBS:n ja eri lentoyhtiöiden välillä tehtyjen kahdenvälisten sopimusten lainmukaisuus kansallisen lainsäädännön nojalla*

(189) Kysymys siitä, onko vuoden 2004 taulukko tullut voimaan kansallisen lainsäädännön nojalla, mikä on tärkeä kysymys Saksan lainsäädännön kannalta, on epäolennainen markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltamisen kannalta. Se että alennuksia yleisesti sovellettavista lentoasemamaksuista tai taloudellisia kannustimia, joilla on vastaava vaikutus, on myönnetty kahdenvälisten sopimusten nojalla eikä julkaistuun maksutaulukkoon sisältyvän yleisen järjestelmän perusteella, on epäolennaista. Järkevä markkinataloussijoittaja voi halutessaan myöntää alennuksia ja kannustimia kummankin mekanismin kautta, eikä kyseisen päätöksen kannattavuus riipu valitusta mekanismista. Näin ollen kysymys siitä, tarjosiko FBS ehtoja tietyille lentoyhtiöille voimassa olevan, sovellettavan maksutaulukon vai kahdenvälisten järjestelyjen kautta, on epäolennainen.

([56]) Eli tuloista, jotka lentoaseman pitäjä saa ylimääräisiltä matkustajilta muun kaupallisen toiminnan, kuten pysäköintialueiden, kauppojen, ravintoloiden jne., kautta.

([57]) Eri reitit voivat houkutella erilaisia matkustajaryhmiä, jotka voivat poiketa toisistaan etenkin ostokäyttäytymisensä osalta lentoasemalla, ja siten tarjota lentoasemalle erilaisia mahdollisuuksia luoda muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja. Tämän takia kahdella eri reitillä voi olla erilaiset vaikutukset lentoaseman pitäjän tuloihin.

([58]) Koska halpalentoyhtiöiden tavoitteena on tarjota asiakkailleen mahdollisimman edullinen lento, ne pyrkivät perinteisiä liikenteenharjoittajia voimakkaammin painostamaan lentoaseman pitäjää alentamaan lentoasemamaksuja.

([59]) Kuten vuoden 2004 taulukkoon sisältyvät matkustajamääräalennusta, taajuuskannustinta ja määränpääkannustinta koskevat järjestelmät.

(190) Lisäksi kysymys siitä, oliko FBS:llä kansallisen lainsäädännön nojalla oikeus tehdä kahdenvälisiä sopimuksia, joiden ehdot poikkeavat sovellettavan maksutaulukon ehdoista ([60]), on myös epäolennainen. Kuten unionin yleinen tuomioistuin on todennut Charleroi-tuomiossaan: ”[– –] se, menetteleekö tuen myöntäjä kansallisen oikeuden mukaisesti, ei ole sellainen seikka, joka on otettava huomioon ratkaistaessa sitä, onko viimeksi mainittu toiminut markkinatalouden ehdoin toimivan yksityisen sijoittajan periaatteen mukaisesti vai myöntänyt taloudellisen edun EY 87 artiklan 1 kohdan vastaisesti.” ([61])

7.4.3 *Tegelin lentoasemalla toimiville lentoyhtiöille tarjottujen sopimusehtojen vaikutukset*

(191) Eräät kolmannet osapuolet ovat katsoneet huomautuksissaan, että Tegelin lentoasemalla toimivat lentoyhtiöt tukivat Schönefeldin lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden toimintaa alhaisten lentoasemamaksujen ja muiden suotuisien ehtojen kautta. Väitetty ristiintukeminen perustui siihen, että FBS tasoitti Schönefeldin alhaisten lentoasemamaksujen vaikutukset Tegelin korkeilla lentoasemamaksuilla.

(192) Kyseisissä huomautuksissa oletetaan, että Schönefeldillä tarjotut ehdot eivät ole valtiontukea vain, jos ne vastaisivat Tegelin lentoasemalla tarjottuja ehtoja.

(193) Tämä on kuitenkin virheellinen olettamus. Ensiksi Tegelin ja Schönefeldin lentoasemat poikkeavat toisistaan myös monilla muilla tavoin kuin lentoasemamaksujen osalta; etenkin niiden infrastruktuurit sekä etäisyys kaupungin keskustasta poikkesivat toisistaan. Ne eivät siten ole täysin korvattavissa keskenään. Tämä voidaan nähdä esimerkiksi ennen halpalentoyhtiöstrategian toteuttamista tehdyssä epäonnistuneessa yrityksessä saada lentoyhtiöitä siirtämään toimintansa Tegelin lentoasemalta Schönefeldille.

(194) Lentoyhtiöiden ei myöskään ole pakko toimia joko Tegelin tai Schönefeldin lentoasemalla. Näiden vaihtoehtojen lisäksi lentoyhtiöillä on kaksi muutakin vaihtoehtoa: ne voivat olla toimimatta kummallakaan lentoasemalla tai ne voivat toimia kyseisillä lentoasemilla pienemmässä mittakaavassa (sekä siirtää ilma-aluksensa ja miehistönsä muille kuin Berliinin reiteille, sillä halpalentoyhtiöt pystyvät nopeasti mukauttamaan kapasiteettiaan muuttuneiden markkinaolosuhteiden mukaisiksi). Mikäli FBS vaatisi Schönefeldin lentoasemalle sijoittautumista harkitsevalta lentoyhtiöltä vastaavien ehtojen hyväksymistä kuin Tegelin lentoasemalla, kyseinen lentoyhtiö voisi hylätä suunnitelmansa ja päättää olla liikennöimättä kummaltakaan lentoasemalta tai supistaa toimintaansa Berliinissä.

(195) Näin ollen järkevän markkinataloussijoittajan ei olisi ollut syytä ottaa huomioon Tegelissä sovellettavia ehtoja Schönefeldin maksutasoa määritettäessä. Tätä samaa perustelua noudattaen, ja ottaen huomioon Tempelhofin lentoaseman rajattu taloudellinen merkitys ja sen toiminnan supistaminen ja lakkauttaminen, järkevän markkinataloussijoittajan ei olisi syytä ollut ottaa huomioon myöskään Tempelhofissa sovellettavia ehtoja Schönefeldin maksutasoa määritettäessä.

7.4.4 *Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen lentoaseman ja lentoyhtiöiden välillä tehtyihin sopimuksiin*

(196) Komissio huomauttaa, että käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvät sopimukset on nähtävä osana halpalentoyhtiöstrategiaa, jonka odotettiin johtavaan positiivisiin tuloksiin Schönefeldin lentoasemalla keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

(197) Jotta voidaan arvioida, antavatko kyseiset sopimukset taloudellista etua, on arvioitava, olisiko järkevä markkinataloussijoittaja sopimusten tekopäivänä odottanut kyseisten sopimusten johtavan suurempiin voittoihin kuin muussa tapauksessa olisi voitu saavuttaa. Suurempi voitto määritetään sopimusten odotettujen lisätuottojen (joilla tarkoitetaan tuottoja, joiden odotetaan syntyvän sopimuksen tekemisen seurauksena, vähennettynä tuotoilla, joiden odotetaan syntyvän, jos sopimusta ei tehdä) ja niistä johtuvien odotettujen lisäkustannusten (joilla tarkoitetaan kustannuksia, joiden odotetaan syntyvän sopimuksen tekemisen seurauksena, vähennettynä kustannuksilla, joiden odotetaan syntyvän, jos sopimusta ei tehdä) erotuksen perusteella. Saaduista rahavirroista vähennetään vielä asianmukainen diskonttokorko.

(198) Lisäksi analyysissa on otettava huomioon kaikki muut liiketoimeen liittyvät asianmukaiset lisätuotot ja -kustannukset. Eri elementtejä (lentoasemamaksuja koskevat alennukset, markkinointiavustukset, muut taloudelliset kannustimet) ei pidä arvioida erikseen. Kuten *Charleroi*-tuomiossa todetaan: ”Yksityinen sijoittaja -arviointiperustetta sovellettaessa on [– –] tarpeen tarkastella liiketoimea kokonaisuudessaan, jotta voidaan varmistaa, ovatko valtion

([60]) Kysymys nousee esiin erityisesti vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta, joka tehtiin vuoden 2003 taulukon ollessa voimassa ja joka selvästi poikkesi kyseisen taulukon ehdoista (ks. johdanto-osan 42 kappale). Myös ensimmäinen sopimus Ryanairin kanssa, ensimmäinen sopimus Germanwingsin kanssa ja sopimukset Volaren ja V-Birdin kanssa tehtiin vuoden 2003 taulukon ollessa voimassa, ja myös niissä sovittiin sellaisten avustusten maksamisesta, joita ei ollut määrätty kyseisessä taulukossa (ks. johdanto-osan 48 kappale). Vastaavasti sopimukset lentoyhtiöiden Aer Lingus, Icelandair ja Norwegian Air Shuttle kanssa tehtiin vuoden 2004 taulukon ollessa voimassa, ja niissä sovittiin FBS:n antamista, kyseisten liikenteenharjoittajien markkinointikustannusten kattamiseen tarkoitetuista avustuksista, joita ei ollut määrätty kyseisessä taulukossa (ks. johdanto-osan 49 kappale).

([61]) Charleroi-tuomion 98 kohta.

elin ja sen valvonnassa oleva elin yhdessä toimineet järkevän markkinataloustoimijan tavoin. Komissiolla on näet velvollisuus ottaa riidanalaisia toimenpiteitä arvioidessaan huomioon kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiayhteys [– –].” ([62])

(199) Odotetuissa lisätuotoissa on otettava huomioon etenkin lentoasemamaksuista saadut tuotot, myönnetyt alennukset, sopimuksen perusteella odotettu liikennemäärän lisäys sekä lisääntyneestä liikenteestä seuraavat muuhun kuin ilmailuun liittyvät tuotot. Odotetuissa lisäkustannuksissa on otettava huomioon etenkin ylimääräiset toiminta- ja investointikulut, joita ei syntyisi ilman sopimusta, sekä markkinointiavustuksista ja muista taloudellisista kannustimista aiheutuneet kustannukset.

7.5 **Vuoden 2003 Easyjet-sopimusta (toimenpide 2) koskeva arviointi**

(200) Vuoden 2003 Easyjet-sopimus tehtiin ennen vuoden 2004 taulukon voimaantuloa. Alun perin sopimus tehtiin 10 vuoden ajaksi, minkä lisäksi sopimus sisälsi option jatkaa sopimuskautta vielä 10 vuodella.

(201) Saksa toimitti todisteet hankkeen ennakoiduista taloudellisista näkymistä, jotka perustuivat etenkin FBS:n 17 päivänä joulukuuta 2003 eli ennen FBS:n ja Easyjetin välillä 19 päivänä joulukuuta 2003 allekirjoitettua sopimusta tekemiin ennusteisiin (ks. johdanto-osan 37 kappale). FBS oletti, että sopimus kasvattaisi toiminnan tulosta vuosittain vuosien 2004 ja 2012 välillä ja että kannattavuusraja saavutettaisiin vuonna 2010.

Taulukko 9

FBS:n ennusteet liikevoiton lisääntymisestä vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen ansiosta (miljoonaa euroa)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liikevoitto ilman Easyjet-sopimusta	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Easyjet-sopimuksen tuottama liikevoitto	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Liikevoitto yhteensä	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(202) Komissio katsoo, että kyseiset ennusteet ja niiden taustalla olevat oletukset muodostivat luotettavan perustan vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen tekemiselle.

(203) Vuoden 2003 Easyjet-sopimuksesta johtuvat liikennemääräennusteet määritettiin sen perusteella, montako ilmaalusta Easyjet sopimuksen mukaisesti tulee sijoittamaan Schönefeldin lentoasemalle ajan myötä, sekä […] prosentin kuormituskertoimen perusteella, mikä vaikutti olevan mahdollinen saavuttaa ottaen huomioon halpalentoyhtiöiden yleensä saavuttamat kuormituskertoimet.

(204) Liiketoimintasuunnitelmassa otettiin huomioon kaikki asiaankuuluvia lisätuloja ja –kustannuksia koskevat ennusteet, ilmailuun ja muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulolajit mukaan lukien, sekä Easyjetille tarjotuista kannustimista aiheutuvat kustannukset. Ennusteissa otettiin lisäksi erityisesti huomioon odotettu sopimuksesta ja sopimusehdoista johtuva liikennemäärien ja lentoliikenteen lisääntyminen.

(205) Toteuttaakseen stressitestin kyseisen strategisen päätöksen osalta FBS antoi tilintarkastusyhteisölle […], jäljempänä ’toinen asiantuntija’, tehtäväksi arvioida, olisiko kannattavuusnäkymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja tehnyt kyseisen sopimuksen vuonna 2003. Kyseisessä arviossa, jäljempänä ’toisen asiantuntijan tutkimus’, käsiteltiin myös muiden lentoyhtiöiden kanssa tehtyjä sopimuksia. Arvio valmistui vuonna 2007.

(206) Toinen asiantuntija perusti analyysinsä vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta edellä johdanto-osan 158 kappaleessa mainittuihin FBS:n laatimiin ennusteisiin.

(207) Toinen asiantuntija tarkasti yksityiskohtaisesti FBS:n kustannus- ja tuottoennusteiden perusteet ja oikaisi FBS:n oletuksia sopimuksen tekohetkellä saatavilla olleiden tietojen perusteella tapauksissa, joissa asiantuntija katsoi, etteivät oletukset olleet asianmukaisia.

([62]) Charleroi-tuomion 59 kohta.

(208) Toinen asiantuntija esimerkiksi lisäsi liiketoimintasuunnitelmaan […] miljoonaa euroa investointikustannuksia, jotka liittyivät lisäporttien rakentamiseen terminaaliin B Easyjetiä varten. Lisäksi se teki oikaisuja, jotta liiketoimintasuunnitelmassa otettaisiin huomioon, että FBS:n ennusteet oli laadittu alustavan Easyjet-sopimuksen perusteella, mikä poikkesi hieman lopullisesta versiosta. Toinen asiantuntija teki muutoksia myös liiketoimintasuunnitelmaan, jotta suunnitelma noudattaisi kaikilta osin tehdyn sopimuksen ehtoja.

(209) Lisäksi toinen asiantuntija laski vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen nettonykyarvon ajanjaksolle 2004–2007 FBS:n (edellä mainitulla tavalla oikaistujen) ennusteiden perusteella, sellaisena kuin ne olivat 30 päivänä joulukuuta 2003. Odotettujen (sekä saapuvien että lähtevien) kassavirtojen nettonykyarvo tietyn aikasarjan osalta tarkoittaa tarkasteltavan ajanjakson odotettujen kassavirtojen diskontattua summaa. Nettonykyarvo on työkalu, jota käytetään yleisesti hankkeiden tuottavuuden arvioinnissa. Toinen asiantuntija laski vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen kumulatiivisen nettonykyarvon kunkin vuoden loppuun mennessä sopimuksen päättymiseen saakka. Tätä tarkoitusta varten toinen asiantuntija laski kassavirtojen diskonttauksessa käytettävän diskonttokoron perinteisen pääomahyödykkeiden hinnoittelumallin (Capital Asset Pricing Model) ([63]) perusteella, jotta diskonttokorko vastaisi FBS:n vuoden 2003 efektiivisiä pääomakustannuksia.

(210) Saadut nettonykyarvot on esitetty seuraavassa taulukossa:

Taulukko 10

Vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen odotettujen kassavirtojen nettonykyarvo

Kumulatiivinen nettonykyarvo vuoden lopussa (30.12.2003 mukaisen arvon perusteella laskettuna):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nettonykyarvo (miljoonaa euroa)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Lähde: Toisen asiantuntijan tutkimus.

(211) Edellä luetellut nettonykyarvot ovat kaikki positiivisia ja vahvistavat, että vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen tekeminen oli järkevä päätös.

(212) Toinen asiantuntija huomautti kertomuksessaan, että FBS ei ollut huomioinut vuonna 2003 harkitessaan alkuperäisen Easyjet-sopimuksen (joka oli tarkoitus tehdä 10 vuoden ajaksi, minkä lisäksi sopimus sisälsi option jatkaa sopimuskautta vielä 10 vuodella) tekemistä sopimuksen vaikutusta BER-lentoasemaan. Kuten toinen asiantuntija huomautti, vuoden 2003 Easyjet-sopimus sellaisena kuin se oli alun perin laadittuna olisi yhä ollut voimassa useiden vuosien ajan BER-lentoaseman avaamisen jälkeen, minkä oli tarkoitus tapahtua vuonna 2011. Lisäksi sopimus sisälsi ehtoja, jotka olivat selvästi paljon suotuisammat kuin yleiset maksuehdot, jotka aiottiin ottaa käyttöön BER-lentoasemalla sen avaamisen jälkeen. Toisen asiantuntijan mukaan oli näin ollen olemassa riski, että vuoden 2003 Easyjet-sopimus voisi aiheuttaa muiden liikenteenharjoittajien taholta FBS:lle paineita pienentää BER-lentoasemalla sovellettavien yleisten maksuehtojen ja Easyjetin kanssa sovittujen ehtojen välisiä eroja. Vuonna 2003 tämä oli kuitenkin hyvin pieni riski, mitä ei voitu varmuudella ennustaa eikä varsinkaan kvantifioida halpalentoyhtiömarkkinoiden nopeiden muutosten vuoksi. Kyseinen riski ei myöskään koskaan toteutunut, sillä vuoden 2003 Easyjet-sopimus korvattiin vuoden 2007 Easyjet-muutossopimuksella, jonka voimassaolon oli määrä päättyä BER-lentoaseman avaamiseen.

(213) Näin ollen toisen asiantuntijan tutkimus vahvistaa, että järkevä markkinataloussijoittaja olisi tehnyt vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen.

(214) On siis todettava, että vuoden 2003 Easyjet-sopimus ei ole valtiontukea.

([63]) Pääomahyödykkeiden hinnoittelumallin mukainen diskonttokoron (kaavassa 'ra') laskentakaava on seuraava:
ra = rrf + Ba (rm − rrf),
jossa
rrf = riskittömän arvopaperin tuotto
rm = markkinoilla yleensä odotettu tuotto
Ba = beetakerroin.

7.6 **Muiden lentoyhtiöiden kanssa tehtyjä sopimuksia (toimenpide 3) koskeva arviointi**

(215) FBS:n päätös tehdä sopimukset lentoyhtiöiden Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle ja Aer Lingus kanssa perustui myös liikennemäärien lisääntymistä koskeviin ennusteisiin sekä odotettuihin lisätuloihin ja -kustannuksiin, joiden perusteella sopimusten tekeminen vaikutti olevan tuottava päätös.

(216) Kunkin sopimuksen osalta ennusteet odotetuista liikennemääristä laskettiin liikenteenharjoittajan suunnittelemaan toimintaan perustuvien lentojen määrän ja niiden kuormituskertoimia koskevien kohtuullisten oletusten perusteella. Ennusteissa otettiin huomioon kaikki relevantteja lisätuloja ja -kustannuksia koskevat ennusteet, ilmailuun ja muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulolajit mukaan lukien, sekä FBS:n kyseisille liikenteenharjoittajille tarjoamista kannustimista aiheutuvat kustannukset.

(217) Kuten vuoden 2003 Easyjet-sopimuksen osalta, toinen asiantuntija suoritti FBS:n ennusteita koskevan stressitestin. Stressitestin perusteella sopimusten tekeminen kyseisten lentoyhtiöiden kanssa johtaisi suurempiin lisätuloihin kuin lisämenoihin jokaisena sopimusvuotena kyseisten sopimusten koko voimassaolon ajan (toisin kuin eräiden muiden, varovaisempien päätelmien mukaan). Toisen asiantuntijan päätelmän taustalla oli asiantuntijan oikaistujen ennusteiden perusteella suorittama kutakin sopimusta koskeva analyysi, jossa noudatettiin vastaavaa metodologiaa kuin edellä 7.4.4 ja 7.5 kohdassa. Toinen asiantuntija on tehnyt arvion ja oikaisut yksinomaan sellaisten tietojen ja ennusteiden perusteella, jotka ovat olleet FBS:n saatavilla sen arvioidessa sopimusten tekomahdollisuutta.

(218) Toinen asiantuntija on laskenut ennakoidut nettonykyarvot kahdeksalle sopimukselle yhdeksästä niiden tekohetken ajankohtana ja niiden suunnitellun voimassaolon ajaksi. Kyseiset nettonykyarvot on esitetty alla olevassa taulukossa 11.

Taulukko 11

FBS:n ja eri halpalentoyhtiöiden välisten sopimusten nettonykyarvot

Lentoyhtiö / sopimus	Suunniteltu sopimuskausi	Sopimuksen juoksuajan nettonykyarvo (euroa)
Ryanair (ensimmäinen sopimus)	1.5.2003–30.4.2004	(…)
Ryanair (toinen sopimus)	1.5.2003–30.4.2008	(…)
Germanwings (ensimmäinen sopimus)	26.10.2003–31.10.2006	(…)
Germanwings (toinen sopimus)	1.5.2004–30.4.2008	(…)
Volare	26.10.2003–31.3.2007	(…)
Icelandair	6.6.2004–31.3.2009	(…)
Norwegian Air Shuttle	29.3.2004–31.3.2009	(…)
Aer Lingus	30.3.2004–31.3.2009	(…)

Lähde: Toisen asiantuntijan tutkimus.

(219) Kuten taulukosta voidaan nähdä, kaikki nettonykyarvot ovat positiivisia. Näin ollen kannattavuusnäkymien perusteella toimivan järkevän markkinataloussijoittajan kannalta olisi ollut järkevää hyväksyä kyseisten sopimusten ehdot sopimusten tekopäivänä.

(220) V-Birdin ([64]) osalta nettonykyarvoa ei määritetty. Toinen asiantuntija huomautti, että kyseisen sopimuksen osalta ei ollut tehty etukäteen liiketoimintasuunnitelmaa. Kyseisen sopimuksen ehdot ovat kuitenkin hyvin samanlaiset kuin Volaren kanssa tehdyssä sopimuksessa. Kyseiset sopimukset allekirjoitettiin lähes samanaikaisesti ja ne tehtiin lähes samoille ajanjaksoille (3,5 vuodeksi ja neljäksi vuodeksi). Sopimuksissa sovittiin vuoden 2003 taulukon soveltamisesta lentoasemamaksujen määrittämiseen sekä saman kannustimen ([…] miljoonaa euroa) myöntämisestä sekä Volarelle että V-Birdille. Sopimuksissa määrätyt toimintaehdot olivat hyvin samankaltaisia lentojen määrän ja ilmaalusten tyypin osalta. Lisäksi ajankohtana, jolloin sopimukset tehtiin, oli perusteltua olettaa, että kyseisten lentoyhtiöiden kuormituskertoimet olisivat samankaltaiset. Näin ollen asianomaisten sopimusten perusteella odotetut

([64]) Tämä on ainoa halpalentoyhtiön kanssa tehty sopimus, joka sisältyy muodolliseen tutkintamenettelyyn mutta jota ei ole mainittu taulukossa 11.

liikennemäärät olivat keskenään vertailukelpoiset. Lisäksi molempien sopimusten voitiin odottaa aiheuttavan samankaltaiset operatiiviset lisäkustannukset FBS:lle. Asianomaisten sopimusten samankaltaisuuksien perusteella on perusteltua päätellä, että V-Birdin kanssa tehty sopimus läpäisisi markkinataloussijoittajatestin.

(221) Joka tapauksessa V-Bird keskeytti toimintansa 8 päivänä lokakuuta 2004 ja jätti konkurssihakemuksen. Hakemus hyväksyttiin 18 päivänä lokakuuta 2004, ja V-Bird asetettiin selvitystilaan tammikuun 2005 alussa. Näin ollen ei enää ole olemassa yritystä, joka olisi voinut hyötyä joko suoraan tai välillisesti mahdollisesta V-Birdin kanssa tehtyyn sopimukseen liittyvästä valtiontuesta.

(222) Edellä kuvatun perusteella yksikään taulukossa 6 luetellusta sopimuksesta ei ole valtiontukea.

7.7 **Vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimusta (toimenpide 4) koskeva arviointi**

(223) Eräät asianosaiset katsovat, että vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus antoi Easyjetille yksinoikeuden käyttää Schönefeldin lentoaseman terminaalia B ja epäsi muilta lentoyhtiöiltä terminaalin käytön.

(224) Kuten johdanto-osan 55 kappaleessa on todettu, vuosien 2004 ja 2007 välillä Easyjet vuokrasi noin […] neliömetriä toimistotiloja ja lähtöselvitysalueita eli […] prosenttia terminaalin B kokonaispinta-alasta. Terminaalin B yleisessä käytössä olevat alueet (käytävät, aulat, kahvila) ovat olleet myös sellaisten matkustajien käytössä, jotka eivät matkustaneet Easyjetillä, sillä terminaalin A ja terminaalin B välillä ei ole fyysisiä esteitä.

(225) Lähtöselvitysalueiden osoittaminen tietyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden yhteenliittymän käyttöön ja oikeuden myöntäminen kyseisille lentoyhtiöille asettaa tuotemerkkinsä esille ja mainostaa yritystään lähtöselvitysalueensa välittömässä läheisyydessä ovat normaaleja käytäntöjä sekä eurooppalaisilla että kansainvälisillä lentoasemilla, ja tällaiset sopimukset ovat laajalti käytössä.

(226) Erityisesti jos lentoyhtiö tai lentoyhtiöiden yhteenliittymä kuljettaa merkittävän määrän matkustajia tietyltä lentoasemalta tai tietylle lentoasemalle, on operatiivisesti (ja siten myös liiketoiminnallisesti) järkevää kyseisen lentoyhtiön kannalta keskittää sen toiminta yhteen terminaaliin. Näin voidaan optimoida sekä lentoaseman että lentoyhtiön operatiiviset prosessit.

(227) Lentoaseman pitäjä ei näin ollen välttämättä anna taloudellista etua lentoyhtiölle, jos se myöntää sille yksinoikeuden käyttää tietyn terminaalin lähtöselvitystiskejä ja toimistotiloja. Taloudellisen edun antaminen voi tulla kysymykseen vain, jos lentoaseman pitäjä antaa tietylle liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden suurempaan alueeseen kuin sen toiminta edellyttää (ja siten estää muita lentoyhtiöitä hyödyntämästä lentoaseman vapaata kapasiteettia) tai jos käytöstä peritään epätavanomaisen alhaista vuokraa. Kuten jäljempänä osoitetaan, vuoden 2004 Easyjet-sopimus ei täytä kyseisiä ehtoja.

(228) Siitä lähtien, kun Easyjet on ryhtynyt liikennöimään Schönefeldin lentoasemalta, se on ollut ehdottomasti suurin lentoasemalla toimiva lentoyhtiö. Vuosien 2004 ja 2007 välisenä aikana Easyjet kuljetti […]–[…] prosenttia kaikista Schönefeldin matkustajista. Vuonna 2003 ennakoitiin, että Easyjetistä tulisi liikennemäärien perusteella mitattuna Schönefeldin merkittävin liikenteenharjoittaja. Koska Easyjetillä oli sopimukseen perustuva velvollisuus sijoittaa tietty määrä ilma-aluksia Schönefeldin lentoasemalle, FBS saattoi odottaa Easyjetin tuovan lentoasemalle ilma-alusten kapasiteettia vastaavan suuren matkustajamäärän heti Easyjetin toiminnan käynnistyttyä.

(229) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön mukaan terminaalin B kapasiteetti oli 600 000 matkustajaa vuodessa. Määrä on huomattavasti alhaisempi kuin matkustajamäärä, jonka Easyjetin odotettiin kuljettavan Schönefeldin kautta vuodesta 2004 lähtien ([…] miljoonaa matkustajaa ([65])). Näin ollen on selvää, että FBS ei Easyjet-vuokrasopimuksen kautta harjoittanut minkäänlaista kapasiteetin ”hamstrausstrategiaa”, jonka tarkoituksena olisi estää muita lentoyhtiöitä kilpailemasta Easyjetin kanssa. Vuonna 2006 terminaalissa B palveltiin […] miljoonaa matkustajaa ilman merkittäviä teknisiä muutoksia. Tämä on yli kaksi kertaa enemmän kuin terminaalin laskennallinen kapasiteetti. Suuren matkustajamäärän palvelu oli mahdollista etenkin sen vuoksi, että terminaalitilojen käyttö yhden liikenteenharjoittajan toimesta mahdollisti matkustajavirtojen optimoinnin.

(230) Vuokrasta on todettava, että vuokrien vertailu eri lentoasemien välillä on epäolennaista, koska ne eroavat toisistaan kapasiteetin, markkinaolosuhteiden ja tilojen laadun osalta. Easyjetin maksama vuokra itse asiassa noudatti FBS:n yleistä vuokratasoa, eikä Easyjetille ollut myönnetty vuokraa koskevia alennuksia.

(231) Easyjet maksoi terminaalin B lähtöselvitysalueista vuokraa […] euroa neliöltä ja toimistotiloista […] euroa neliöltä. Vastaavista vuokrista oli sovittu myös muiden lentoyhtiöiden kanssa muissa terminaaleissa sijaitsevien vastaavien tilojen osalta. Esimerkiksi Germanwings maksoi myös […] euroa neliöltä terminaalissa A sijaitsevista lähtöselvitystiloista. Aeroflotilta puolestaan perittiin […] euroa neliöltä terminaalissa A sijaitsevista toimistotiloista. Ennen Easyjetiä terminaalin B toimistotiloja vuokrasi Condor, joka maksoi samoista tiloista kuin Easyjet alhaisempaa vuokraa: Easyjet maksoi toimistotiloista […] euroa neliötä ja Condor puolestaan vain […] euroa neliöltä.

([65]) Toisen asiantuntijan selvityksessä oleva taulukko 2, s. 22.

(232) Edellä kuvattu vertailu soveltuu sen arvioimiseen, onko vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimus antanut taloudellista etua. Toisin kuin sopimus, joka koskee lentoyhtiön koko toimintaa tietyllä lentoasemalla ja sen tärkeimpiä taloudellisia suhteita kyseisen lentoaseman kanssa ([66]), lähtöselvitystiskejä ja toimistotiloja koskeva vuokrasopimus voidaan katsoa sellaiseksi tilojen käyttöoikeuden myöntämiseksi, joka on suhteellisen yleistä toimintaa ainakin tietyillä lentoasemilla. Lisäksi tällaisiin sopimuksiin liittyvät rahamäärät ovat vähäiset lentoasemamaksuihin, markkinointiavustuksiin ja muihin taloudellisiin kannustimiin verrattuna. Näin ollen lentoaseman pitäjällä ei ole huomattavia kannustimia asettaa lentoyhtiökohtaisia vuokrahintoja tai pyrkiä neuvottelemaan mahdollisimman suuri vuokra lentoyhtiöiden kanssa. Lentoyhtiön pitäjän kaupalliset edut liittyvät ennemminkin tietyn lentoyhtiön toimintojen keskittämiseen tiettyyn paikkaan, jotta se voisi tarjota asiakkailleen mahdollisimman tehokasta palvelua. Tämä pätee etenkin jos lentoyhtiön pitäjä, kuten FBS, pyrkii houkuttelemaan lentoyhtiöitä lentoasemalle tai kannustamaan niitä lisäämään liikenteensä määrää.

(233) Näin ollen, toisin kuin eräät kolmannet osapuolet ovat väittäneet, terminaalialueiden osoittaminen lentoyhtiöille tarjouskilpailun perusteella ei olisi ollut järkevää. Sellainen käytäntö vaikuttaa myös olevan hyvin harvinainen Euroopan lentoasemilla. Kannattavuusnäkymien perusteella toimivan järkevän lentoaseman pitäjän odotettaisiin etsivän kullekin lentoaseman ankkurikäyttäjälle kapasiteetin ja muiden ominaispiirteiden perusteilla sopivin alue ja perivän alueen käytöstä kohtuullista vuokraa lentoaseman yleisen käytännön mukaisesti.

(234) Peritty vuokra ei edellä mainittujen syiden takia anna taloudellista etua, mikäli se suurin piirtein vastaa samalla lentoasemalla muilta lentoyhtiöiltä perittävää vuokraa. Näin on ollut vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimuksen osalta.

(235) Lisäksi lentoaseman pitäjän kannalta on järkevää tehdä vuokrasopimus asianomaisen lentoyhtiön toimintaa kyseisellä lentoasemalla koskevan pääsopimuksen voimassaoloajaksi. Näin on tapahtunut vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimuksen osalta.

(236) Matkatavaroiden käsittelytiloista on todettava, että terminaalin A ja terminaalin B järjestelmät ovat teknisesti identtiset yhtä seikkaa lukuun ottamatta: terminaalin B järjestelmään kuuluu kiinteä röntgenlaite. Kyseinen laite on asennettu Saksan liittotasavallan poliisin pyynnöstä. Mikäli sitä ei olisi asennettu, terminaalin B toimilupa olisi peruutettu. Terminaalin B matkatavaroiden käsittelytilojen tekniset laitteet eivät anna Easyjetille mitään operatiivista etua, kuten nopeampaa tai sujuvampaa matkatavaroiden lastaus- tai purkamisprosessia. Ne tarjoavat integroidun mahdollisuuden suorittaa röntgenkuvantaminen mutta eivät muutoin vaikuta lentoyhtiön lähtöselvitysmenettelyihin.

(237) Integroitu turvajärjestelmä aiheuttaa ennemminkin toiminnallista haittaa Easyjetille. Mikäli järjestelmä havaitsee matkatavaraa koskevan ongelman, joka on tarkastettava manuaalisesti, matkatavaran haltija on kutsuttava takaisin terminaalin B turvatarkastusalueelle. Tuolloin kyseinen matkustaja on kuitenkin jo siirtynyt lähtöaulaan, joten hänelle on ilmoitettava asiasta ja hänet on ohjattava takaisin turvatarkastukseen. Tämä on työläs prosessi, minkä vuoksi terminaalissa B lähtöselvitysaika päättyy viimeistään 30 minuuttia ennen lentoa. Tällä hetkellä Easyjetin soveltama määräaika on 40 minuuttia ennen lentoa, sillä muutoin se ei voi varmistua siitä, että koko prosessi saadaan päätökseen ajoissa. Terminaalissa A ei ole vastaavia rajoituksia. Kyseisen terminaalin osalta yleisesti sovellettu lähtöselvityksen määräaika on 20 minuuttia ennen lentoa, mikä ei tuota teknisiä ongelmia.

(238) Toinen haitta liittyy siihen, että terminaalin B ja terminaalin A matkatavaroiden käsittelytilat poikkeavat toisistaan niiden teknisten häiriöiden alttiuden osalta. Integroidun turvateknologian ja sen monimutkaisuuden takia terminaalin B matkatavaroiden käsittelytilojen käyttötuntiaste oli […] prosenttia ajanjaksolla toukokuusta joulukuuhun vuonna 2004. Vastaava aste terminaalin A osalta oli […] prosenttia kyseisellä ajanjaksolla.

(239) Kaiken edellä sanotun perusteella voidaan päätellä, että yksikään vuoden 2004 Easyjet-vuokrasopimuksen säännös ei antanut taloudellista etua Easyjetille. Sopimus ei näin ollen ole valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Seuraavat toimenpiteet, jotka Saksa on toteuttanut a–l kohdassa mainittujen yritysten hyväksi, eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea:

a) yritysten Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH ja Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH välillä 6 päivänä elokuuta 1992 tehty hallinta- ja voitonjakosopimus;

b) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Easyjet Airline Company Ltd välillä 19 päivänä joulukuuta 2003 tehty sopimus;

([66]) Kuten vuoden 2003 Easyjet-sopimus.

c) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Ryanair Limited välillä 31 päivänä maaliskuuta 2003 tehty sopimus;

d) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Ryanair Limited välillä 28 päivänä huhtikuuta 2004 tehty sopimus;

e) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Germanwings GmbH välillä 14 päivänä lokakuuta 2003 tehty sopimus;

f) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Germanwings GmbH välillä 23 päivänä joulukuuta 2004 tehty sopimus;

g) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Volare Airlines SpA välillä 22 päivänä lokakuuta 2003 tehty sopimus;

h) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja V-Bird Airlines B.V. välillä 3 päivänä marraskuuta 2003 tehty sopimus;

i) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Icelandair Reykjavik Airport välillä 6 päivänä kesäkuuta 2004 tehty sopimus;

j) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Norwegian Air Shuttle AS välillä 17 päivänä toukokuuta 2004 tehty sopimus;

k) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Aer Lingus Limited välillä 13 päivänä toukokuuta 2004 tehty sopimus;

l) yritysten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja Easyjet Airline Company Ltd välillä maaliskuussa 2004 tehty vuokrasopimus, joka koskee Schönefeldin lentoaseman terminaalin B tiettyjen alueiden ja tilojen käyttöä.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 20 päivänä helmikuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja