II

(Atti mhux leġiżlattivi)

DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/506

tal-20 ta' Frar 2014

dwar il-miżuri meħudin mill-Ġermanja fir-rigward ta' Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u diversi linji tal-ajru SA.15376 (C 27/07, ex NN 29/07)

(notifikata bid-dokument C(2014) 868)

(It-test bil-Ġermaniż biss huwa awtentiku)

(Test b'relevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari s-subparagrafu 1 tal-Artikolu 108(2) tiegħu ([1]),

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1)(a) tiegħu,

Wara talba lill-partijiet sabiex jippreżentaw kummenti skont id-dispożizzjonijiet speċifikati ([2]) u wara li kkunsidrat l-opinjonijiet tagħhom,

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Bejn l-2003 u l-2006, il-Kummissjoni rċeviet ilmenti mingħand diversi partijiet li skont dawn ċerti linji tal-ajru u l-operatur tal-Ajruport ta' Berlin-Schönefeld ("Schönefeld") setgħu ngħataw għajnuna illegali mill-Istat għall-attivitajiet tagħhom f'dan l-ajruport.

(2) F'ittra datata s-17 ta' Awwissu 2006 il-Kummissjoni talbet lill-Ġermanja għal informazzjoni dwar din il-kwistjoni. F'ittra datata l-20 ta' Diċembru 2006 il-Ġermanja kkonformat ma' din it-talba.

(3) F'ittra datata l-10 ta' Lulju 2007 (id-"deċiżjoni ta' ftuħ"), il-Kummissjoni nnotifikat lill-Ġermanja bid-deċiżjoni tagħha li tibda proċedura skont l-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE") bħala riżultat tal-miżuri speċifikati hawn fuq. Fl-istess ħin, il-Kummissjoni ħarġet inġunzjoni ta' informazzjoni skont l-Artikolu 10(3) tar-Regolament (KE) Nru 659/199 ([3]) fir-rigward tad-dokumenti, id-dejta u l-informazzjoni kollha li tippermetti sabiex il-Kummissjoni tivverifika jekk il-miżuri relevanti jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat.

(4) Fl-4 ta' Ottubru 2007 il-Ġermanja bagħtet dikjarazzjoni tal-opinjoni lill-Kummissjoni u fit-3 ta' Marzu 2008 issupplimentatha b'dokumenti addizzjonali.

([1]) B'effett mill-1 ta' Diċembru 2009, l-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE ġew sostitwiti bl-Artikoli 107 u 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE). L-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE u l-Artikoli 107 u 108 tat-TFUE huma essenzjalment l-istess. Fil-kamp ta' applikazzjoni ta' din id-Deċiżjoni, ir-referenzi għall-Artikoli 107 u 108 tat-TFUE għandhom jiġu interpretati bħala referenzi għall-Artikoli 87 u 88 tat-Trattat tal-KE, fejn xieraq. It-TFUE kien jeħtieġ ukoll ċerti bidliet fit-terminoloġija, bħas-sostituzzjoni ta' "Komunità" b'"Unjoni" u "Suq Komuni" b'"Suq Uniku". It-terminoloġija tat-TFUE tintuża b'mod konsistenti f'din id-Deċiżjoni.

([2]) ĠU C 257, 30.10.2007, p. 16.

([3]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

(5) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tibda l-proċedura ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fit-30 ta' Ottubru 2007 ([4]). Il-Kummissjoni sejħet lill-partijiet interessati sabiex fi żmien xahar mill-pubblikazzjoni jippreżentaw l-opinjoni tagħhom dwar il-miżuri relevanti.

(6) Il-Kummissjoni rċeviet dikjarazzjonijiet ta' opinjoni mingħand diversi partijiet interessati. Il-Kummissjoni bagħtet dawn id-dikjarazzjonijiet ta' opinjoni lill-Ġermanja fis-16 ta' Jannar 2008 u fl-20 ta' Frar 2008. F'ittra datata l-15 ta' Mejju 2008 il-Ġermanja ppreżentat opinjoni dwar id-dikjarazzjonijiet tal-opinjoni tal-partijiet interessati. Il-Kummissjoni talbet informazzjoni addizzjonali permezz ta' ittra datata l-31 ta' Awwissu 2009. Il-Ġermanja kkonformat ma' din it-talba fi tliet ittri (datati t-28 ta' Settembru 2009, it-12 ta' Ottubru 2009 u t-28 ta' Ottubru 2009). Fl-4 ta' April 2011 il-Kummissjoni reġgħet talbet informazzjoni mingħand il-Ġermanja. Imbagħad il-Ġermanja ppreżentat dikjarazzjoni ġdida tal-opinjoni u dokumenti addizzjonali fid-19 ta' Mejju 2011. Fl-10 ta' Ottubru 2011 il-Kummissjoni bagħtet id-dikjarazzjonijiet addizzjonali tal-opinjoni tal-partijiet interessati lill-Ġermanja. Il-Ġermanja wieġbet għal dawn id-dikjarazzjonijiet tal-opinjoni fis-7 ta' Novembru 2011. Wara li fis-17 ta' Jannar 2012 il-Kummissjoni reġgħet għamlet talba oħra għal informazzjoni, fl-14 ta' Frar 2012 il-Ġermanja ppreżentat dikjarazzjoni tal-opinjoni oħra.

2. **SFOND ĠENERALI**

(7) Wara r-riunifikazzjoni tal-Ġermanja fl-1990, minħabba l-għexieren ta' snin li l-belt ta' Berlin kienet ilha diviża fil-parti tal-lvant u l-parti tal-punent, Berlin kienet f'sitwazzjoni eċċezzjonali fir-rigward tat-trasport bl-ajru. L-ajruporti Berlin-Tegel ("Tegel") u Berlin-Tempelhof ("Tempelhof") fiċ-ċentru tal-belt jinsabu fit-territorju ta' dik li qabel kienet magħrufa bħala Berlin tal-Punent. L-Ajruport ta' Schönefeld jinsab fit-territorju ta' dik li kienet Berlin tal-Lvant, fuq il-fruntiera bejn l-Istat Federali ta' Berlin u l-Istat Federali ta' Brandenburg.

(8) Tempelhof infetaħ fl-1923 u minħabba r-runways u l-istrixxi ta' nżul qosra tiegħu seta' jintuża biss minn ajruplani żgħar. Minħabba ż-żona tiegħu kien impossibbli li ssir modernizzazzjoni bażika ta' dan l-ajruport, peress li l-qrubija lejn sit storiku u ż-żoni residenzjali tal-inħawi għamluha impossibbli li ssir xi espansjoni. Fit-30 ta' Ottubru 2008 l-operazzjonijiet fl-Ajruport ta' Tempelhof ġew sospiżi.

(9) Tegel infetaħ fl-1948, sabiex jippermetti t-trasport bl-ajru li kien iforni lill-belt matul l-imblokk Sovjetiku ta' Berlin tal-Punent. Mill-1968 bosta linji tal-ajru bdew jittrasferixxu l-operazzjonijiet tagħhom minn Tempelhof lejn Tegel, għaliex l-Ajruport ta' Tempelhof ma kienx adattat għall-ajruplani ġett. Mill-1975 Tegel sar l-aktar ajruport tal-passiġġieri importanti ta' Berlin. Fil-bidu tad-disgħinijiet, intlaħqet il-kapaċità massima f'Tegel f'ħinijiet ta' domanda massima. L-unika għażla biex jiġu evitati konġestjonijiet sinifikanti fit-tul fil-kapaċità kienet li r-runways u l-istrixxi ta' nżul jiġu estiżi u jinbena terminal ikbar. Madankollu dan kien impossibbli, peress li kemm Tegel kif ukoll Tempelhof huma ajruporti fiċ-ċentru tal-belt imdawrin minn żoni residenzjali u toroq ta' aċċess. Kull żieda ulterjuri fit-traffiku tal-ajru f'Tegel kienet tfisser ukoll livell ogħla ta' tniġġis akustiku għar-residenti.

(10) Schönefeld infetaħ fl-1946 fuq l-ordnijiet tal-Amministrazzjoni Militari Sovjetika fil-Ġermanja. Għall-ewwel l-ajruport serva primarjament bħala ajruport militari, li kien jintuża wkoll minn linji tal-ajru kummerċjali, eż. minn Aeroflot u aktar tard mill-kumpanija tal-Ġermanja tal-Lvant Interflug. Qabel il-bidliet politiċi fil-Ġermanja fl-1990 l-Ajruport ta' Schönefeld kien ġie estiż diversi drabi. Is-sit, li kien ġie ddisinjat bħala ajruport militari, ma kienx jissodisfa r-rekwiżiti tal-avjazzjoni kummerċjali moderna. Barra minn hekk, wara l-bidliet fis-sitwazzjoni politika l-ajruport ma kienx għadu fi stat adegwat ta' tiswija. Għalhekk fid-disgħinijiet kien hemm il-ħtieġa ta' investimenti estensivi sabiex l-ajruport jiġi adattat għall-istandards ta' sikurezza tal-Ewropa tal-Punent. Schönefeld huwa wkoll aktar 'il bogħod miċ-ċentru tal-belt minn Tempelhof u Tegel. Għalhekk l-ajruport kien jitqies bħala inqas attraenti, tal-inqas għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri u linji tal-ajru.

(11) Għal raġunijiet storiċi t-tliet ajruporti ta' Berlin kienu oriġinarjament operati minn kumpaniji differenti. Matul ir-riunifikazzjoni ġew amalgamati f'kumpanija azzjonarja waħda, Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH ("BBF"), li l-azzjonisti tagħha kienu l-Istati Federali ta' Berlin u Brandenburg (37 % kull wieħed) u l-Gvern Federali Ġermaniż (26 %). Sal-2003 din il-kumpanija azzjonarja kellha żewġ sussidjarji: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH ("BFG"), bħala l-operatur tal-ajruporti Tegel u Tempelhof, u Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ("FBS"), bħala l-operatur tal-Ajruport ta' Schönefeld. Il-BBF u l-FBS ingħaqdu f'Ottubru 2003. B'hekk l-BFG saret sussidjarja tal-FBS. Fl-1 ta' Jannar 2012 l-FBS ħa l-isem ġdid ta' Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ("FBB").

(12) Fid-disgħinijiet malajr deher li kien essenzjali li l-kapaċità eżistenti tal-ajruport, li dak iż-żmien kienet mifruxa fuq iż-żona metropolitana ta' Berlin minħabba d-diviżjoni preċedenti politikament immotivata tal-belt, tintuża b'mod aktar effiċjenti. Dan jista' jiġi attribwit għall-fatt li ġeneralment kien supponut li t-traffiku tal-ajru lejn u minn Berlin kien se jiżdied, f'parti minnu għaliex Berlin kienet se terġa' ssir il-belt kapitali (ara t-Tabella 1).

([4]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 2.

Tabella 1

Il-volum tat-traffiku fl-ajruporti ta' Berlin (f'miljuni ta' passiġġieri)

Sena	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	m/a
1992	1,4	6,6	m/a
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	m/a
1995	1,9	8,2	m/a
1996	1,8	8,3	m/a
1997	1,9	8,6	m/a
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	m/a
2000	2,1	10,3	m/a
2001	1,9	9,9	m/a
2002	1,6	9,1	m/a
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	magħluq
2010	7,3	15,0	magħluq
2011	7,1	16,9	magħluq
2012	7,1	18,2	magħluq

Sors: Dejta mid-Deċiżjoni tal-Kummissjoni dwar l-għajnuna mill-Istat Nru NN 25/09 (ex N 167/09) – Il-Ġermanja – Finanzjament tal-iżvilupp tal-Ajruport Internazzjonali ta' Berlin Brandenburg (ĠU C 179, 1.8.2009, p. 5), aġġornata minn dejta mir-rapporti finanzjarji annwali tal-FBB.

(13) F'dan l-isfond, wara r-riunifikazzjoni tal-Ġermanja minnufih ġiet diskussal-possibilità ta' ajruport wieħed għar-reġjun Berlin-Brandenburg. Fuq il-bażi tal-previżjonijiet tal-għadd ta' passiġġieri għall-ajruporti ta' Berlin, ġie supponut li żieda fit-traffiku tal-ajru tista' tiġi ġestita b'mod effiċjenti biss minn ajruport wieħed ta' daqs xieraq u mgħammar bl-aħħar teknoloġija.

(14) F'Jannar 1992 beda l-ippjanar għall-ħolqien ta' ajruport wieħed għal Berlin. Fl-20 ta' Ġunju 1993 tħabbar li ż-żona fin-nofsinhar ta' Schönefeld u ż-żewġ mitjarijiet fi Sperenberg u Jüterbog kienu ġew identifikati bħala postijiet potenzjali għall-bini tal-ajruport il-ġdid. Tegel u Tempelhof ma tqisux ta' interess potenzjali għal żewġ raġunijiet: l-ewwel nett minħabba l-impatti negattivi ta' dawn l-ajruporti fiċ-ċentru tal-belt fuq ir-residenti (b'mod partikolari minħabba l-istorbju tal-ajruplani), u t-tieni nett għaliex ġeneralment kien impossibbli li jsir l-iżvilupp sal-limitu meħtieġ għal ajruport wieħed ġdid f'Berlin. Id-deċiżjoni favur Schönefeld kienet finalment ibbażata

fuq il-qrubija relattiva tiegħu għaċ-ċentru tal-belt (għalkemm l-ajruport jinsab barra miċ-ċentru) u konnessjonijiet tajba bit-triq u bil-ferrovija. Minħabba f'hekk, ġie deċiż li l-Ajruport eżistenti ta' Schönefeld jiġi żviluppat u mmodernizzat bħala l-ajruport ewlieni ta' Berlin, bl-isem Berlin-Brandenburg Willy Brandt ("BER"), u li bħala parti mill-istess proċess jingħalqu Tegel u Tempelhof. Din id-deċiżjoni ġiet formalizzata permezz ta' deċiżjoni ta' kunsens li ttieħdet mill-Gvern Federali Ġermaniż u mill-Istati Federali ta' Berlin u Brandenburg fit-28 ta' Mejju 1996.

(15) L-azzjonisti tal-BBF ippjanaw l-implimentazzjoni tal-proġett BER permezz ta' sid u operatur privat tal-ajruport. Fl-1997 ittieħdet deċiżjoni ta' privatizzazzjoni, li kienet tinvolvi l-bejgħ tal-ishma kollha tal-BBF lil investitur privat u l-għoti ta' konċessjoni għall-ajruport lix-xerrej futur.

(16) Madankollu ma ntlaħaq l-ebda ftehim bejn l-azzjonisti tal-BBF u l-offerenti. Bħala konsegwenza ta' dan, fl-2003 l-azzjonisti pubbliċi ddikjaraw li l-proċess ta' privatizzazzjoni kien falla, u ħabbru wkoll li issal-ajruport kellu jinbena taħt il-ġestjoni tas-settur pubbliku. ([5])

3. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI U L-ISFOND GĦALIHOM

3.1. Il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti

(17) Fis-6 ta' Awwissu 1992 il-BBF u l-BFG iffirmaw ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti. Oriġinarjament dan il-Ftehim kien maħsub li jdum ħames snin, b'tiġdid taċitu għal perijodu ta' sentejn, u perijodu ta' avviż ta' sena. Il-BBF u l-FBS laħqu ftehim simili. Skont il-liġi Ġermaniża, ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti bejn kumpanija u s-sussidjarja tagħha jikkostitwixxi ftehim li permezz tiegħu l-kumpanija sussidjarja tassenja l-ġestjoni tagħha lill-kumpanija prinċipali. Barra minn hekk, il-kumpanija sussidjarja hija obbligata tittrasferixxi l-profitti tagħha lill-kumpanija prinċipali jew tassenja t-tpaċija tat-telf tagħha lilha. Fil-prattika, bis-saħħa ta' ftehim bħal dan, il-profitti u t-telf tal-kumpanija prinċipali u s-sussidjarja jingħaqdu flimkien u jiġu ntaxxati kif xieraq. Fuq il-bażi tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti konkluż bejn il-BBF u s-sussidjarji tagħha, il-kumpaniji differenti ġew ivvalutati bħala suġġett uniku tat-taxxa fir-rigward tat-taxxa korporattiva.

(18) Fl-2003, bħala parti mill-fużjoni bejn il-BBF u l-FBS, id-drittijiet u l-obbligi tal-BBF, kif stabbiliti fil-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti konkluż mal-BFG fis-6 ta' Awwissu 1992, ġew trasferiti lill-FBS. Permezz tal-fużjoni anki l-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti konkluż bejn il-BBF u l-FBS sar irrelevanti. Bħala riżultat, dan il-ftehim m'għadux ikkunsidrat f'din id-deċiżjoni.

(19) Fil-prattika, il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti konkluż bejn il-BBF u l-BFG fis-6 ta' Awwissu 1992 (il-"Ftehim dwar il-Kontroll u t-Trasferiment ta' Profitti") – tal-anqas f'xi snin – patta għat-telf imġarrab permezz tal-operat tal-Ajruport ta' Schönefeld bi profitti li saru permezz tal-operat tal-Ajruport ta' Tegel.

(20) L-Ajruport ta' Schönefeld għamel telf operatorju effettiv tal-anqas sal-2006. Dan qed jintwera mit-tabella hawn taħt fir-rigward tal-EBITDA ([6]) u l-EBIT ([7]) għall-ajruport fil-perjodu ta' bejn l-2003 u l-2006, fuq il-bażi tad-dħul u l-ispejjeż direttament assoċjati mal-operat tal-ajruport.

Tabella 2

EBITDA u EBIT għall-Ajruport ta' Schönefeld fil-perjodu ta' bejn l-2003 u l-2006

EBITDA/EBIT (f'miljuni ta' EUR)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Jindika sigrieti kummerċjali kif definiti fil-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni C(2003) 4582 tal-1 ta' Diċembru 2003 dwar is-segretezza professjonali f'deċiżjonijiet dwar l-għajnuna mill-Istat (ĠU C 297, 9.12.2003, p. 6).

Sors: Anness 19 għad-dikjarazzjoni tal-opinjoni tal-Ġermanja tal-4 ta' Ottubru 2007 wara l-bidu tal-proċedura ta' investigazzjoni formali

([5]) Ara l-*Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ) datata t-23.5.2003, Nru. 119, p. 16, http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html.

([6]) Qligħ qabel l-Imgħax, it-Taxxi, id-Deprezzament u l-Amortizzazzjoni.

([7]) Qligħ qabel l-Imgħax u t-Taxxi.

(21) Madankollu, ir-riżultati ħżiena għall-Ajruport ta' Schönefeld ma xeħtux dubju fuq il-profittabilità tal-grupp li kien magħmul mill-FBS, il-BFG u – sal-2003 – il-kumpanija azzjonarja BBF (il-"Grupp FBS"). Il-Grupp FBS ipprovda b'konsistenza biżżejjed riżorsi finanzjarji interni jew kiseb ir-riżorsi finanzjarji meħtieġa mis-suq. Safejn taf il-Kummissjoni, il-fondi pubbliċi li l-Grupp FBS irċieva kienu biss minn sorsi esterni fir-rigward tal-finanzjament tal-proġett BER u bl-approvazzjoni tal-Kummissjoni. ([8])

(22) Dan il-fatt jista' b'mod partikolari jiġi attribwit għall-prestazzjoni ekonomika relattivament b'saħħitha ta' Tegel, li taffiet l-impatti negattivi tat-telf operatorju li għamel Schönefeld fuq il-Grupp FBS. Fil-perjodu ta' bejn l-1990 u l-2005, b'kuntrast ma' Schönefeld u Tempelhof, Tegel kien ajruport modern użat mit-trasportaturi internazzjonali ewlenin kollha li joffru servizz sħiħ (linji tal-ajru b'firxa komprensiva ta' servizzi) b'titjiriet lejn Berlin. Barra minn hekk, tqies bħala l-aktar ajruport attraenti fiż-żona metropolitana ta' Berlin minn ċerti kategoriji ta' passiġġieri u linji tal-ajru. Barra minn hekk, bejn l-1990 u l-2005 kienet irreġistrata xejra ġenerali ta' titjib fit-traffiku tal-passiġġieri bl-ajru f'Berlin, li kienet ta' benefiċċju globali għall-Grupp FBS.

(23) It-Tabella 1 turi li fid-disgħinijiet u mill-2004 il-volumi tal-passiġġieri f'Tegel kienu qed jiżdiedu b'mod kontinwu kull sena. L-għadd ta' passiġġieri f'Schönefeld żdied b'mod konsiderevoli kull sena fl-ewwel nofs tad-disgħinijiet (minn 1,1 miljuni għal 1,9 miljun passiġġier bejn l-1991 u l-1995), staġna fit-tieni nofs u naqas bejn l-2000 u l-2003 (minn 2,1 miljuni għal 1,7 miljun passiġġier fis-sena). Il-maġġoranza taż-żieda fit-traffiku f'Berlin bejn l-1991 u l-2003 – f'figuri assoluti – ġiet assorbita minn Tegel aktar milli Schönefeld. Filwaqt li l-għadd ta' passiġġieri f'Schönefeld żdied b'600 000 fis-sena fil-perjodu speċifikat, dan żdied sa 4,4 miljuni f'Tegel. Fiż-żewġ ajruporti, kif muri fit-Tabella 1, bejn l-2003 u l-2012 il-volum tat-traffiku żdied b'mod kontinwu: b'417 % f'Schönefeld (minn 1,7 miljuni għal 7,1 miljun passiġġier fis-sena) u 63 % f'Tegel (minn 11,1 miljuni għal 18,2 miljun passiġġier fis-sena). B'kuntrast mal-perjodu bejn l-1991 u l-2003, f'figuri assoluti t-tkabbir fit-traffiku kien distribwit kważi b'mod indaqs fuq iż-żewġ ajruporti, u dan ifisser li f'termini perċentwali t-tkabbir fit-traffiku f'Schönefeld kien żdied konsiderevolment aktar f'daqqa milli f'Tegel.

3.2. **L-iskedi ta' tariffi għal-Ajruport ta' Schönefeld-Berlin**

(24) Fid-disgħinijiet il-Grupp FBS ipprova jipperswadi lil-linji tal-ajru biex jittrasferixxu l-operazzjonijiet ta' titjir tagħhom mill-Ajruport ta' Tegel, li kien kważi laħaq il-kapaċità sħiħa tiegħu, lejn l-Ajruport ta' Schönefeld, li l-kapaċità tiegħu kienet ferm 'il boghod mill-eżawriment. ([9]) L-għan ta' dawn l-isforzi kien li tittaffa l-konġestjoni f'Tegel u fl-istess ħin tiġi ottimizzata l-utilizzazzjoni tal-kapaċità f'Schönefeld. Għal dan il-għan, ġew ikkuntattjati l-linji tal-ajru li diġà kellhom lil Tegel u lil Tempelhof fost il-postijiet tagħhom u l-linji tal-ajru li kienu għadhom ma operawx titjiriet lejn jew minn wieħed mill-ajruporti ta' Berlin. Bosta linji tal-ajru wrew interess, iżda fl-aħħar nett, għal raġunijiet ta' kummerċjalizzazzjoni, ħadd minnhom ma ttrasferixxa l-operat lejn Schönefeld. Dan jista' jiġi attribwit b'mod partikolari għan-nuqqas ta' 'utent ewlieni' ([10]) f'Schönefeld u għall-fatt li l-infrastruttura f'Schönefeld ma kinitx moderna daqs dik f'Tegel. Barra minn hekk, dan l-iżvantaġġ ma kienx ikkumpensat minn tariffi ajruportwali attraenti jew inċentivi finanzjarji oħra. It-tentattiv biex jiġi trasferit sehem mit-traffiku tal-ajru minn Tegel għal

([8]) Il-Kummissjoni qieset li din il-provvista ta' fondi pubbliċi hija kompatibbli mas-suq uniku. Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni dwar l-għajnuna mill-Istat NN 25/09 (ex N 167009) u S.A.35378 (12/N) (ĠU C 36, 8.2.2013, p. 10) – Il-Ġermanja – Finanzjament tal-Ajruport Internazzjonali ta' Berlin Brandenburg.

([9]) Il-Ġermanja pprovdiet id-dettalji li ġejjin: (i) fil-perjodu ta' bejn l-2003-2004 il-kapaċità tal-Ajruport ta' Schönefeld kienet tlaħħaq l-4.5 miljun passiġġier fis-sena u laħqet figura ta' 7 miljun passiġġier fis-sena fl-2005 (meta mqabbla mal-volumi tat-traffiku ta' 1,7 miljuni, 3,3 miljuni u 5 miljun passiġġier fl-2003, fl-2004 u fl-2005); (ii) fil-perjodu ta' bejn l-2003-2004 il-kapaċità tal-Ajruport Tegel kienet tlaħħaq id-9,5 miljun passiġġier fis-sena u laħqet ċifra ta' 11,5 miljun passiġġier fis-sena fl-2005 (meta mqabbla mal-volumi tat-traffiku ta' 11,1 miljuni, 11-il miljun u 11,5 miljuni fl-2003, fl-2004 u fl-2005). Il-kapaċità ta' ajruport diffiċli tkejjilha, peress li tiddependi fuq il-kapaċità massima ta' diversi elementi infrastrutturali. Kultant, pereżempju, huwa aktar addattat li jintuża l-għadd massimu ta' movimenti ta' ajruplani biex jitkejjel dan il-fatt milli l-għadd massimu ta' passiġġieri. Barra minn hekk, f'każijiet li fihom il-valur referenzjarju rilevanti jkun l-għadd ta' passiġġieri, il-kapaċità massima hija ekwivalenti għal-limitu massimu tal-volum massimu ta' passiġġieri fis-siegħa, aktar milli l-għadd massimu ta' passiġġieri fis-sena. Dan huwa dovut għall-fatt li ħafna drabi l-volum tal-passiġġieri ivarja b'mod sinifikanti bejn l-eqqel ħinijiet u ħinijiet kwieti (sigħat u ġranet) u jista' jiġi affettwat minn varjazzjonijiet staġjonali. Bħala riżultat, id-dejta t'hawn fuq ma tistax tirrappreżenta bis-sħiħ l-utilizzazzjoni tal-kapaċità f'Schönefeld u f'Tegel. Barra minn hekk, f'ċerti każijiet, huwa possibbli li f'operazzjonijiet attwali ajruport jaqbeż il-kapaċità teoretika (eż. jilqa' aktar passiġġieri minn dak speċifikat mill-volum massimu ta' passiġġieri fis-siegħa). Madankollu, dan jista' jħalli impatt negattiv fuq il-kundizzjonijiet (ħinijiet twal ta' stennija, ittardjar, eċċ.). Madankollu, il-fatt li matul il-perjodu rilevanti Tegel kien kważi qed jopera bil-kapaċità sħiħa tiegħu, mentri Schönefeld kien għadu 'l bogħod mill-eżawriment tal-kapaċità tiegħu, jibqa' mhux ikkontestat.

([10]) Utent ewlieni jikkostitwixxi linja tal-ajru ewlenija f'ajruport (fir-rigward tal-volum tat-traffiku) li r-reputazzjoni u l-immaġini tagħha jġiegħlu lil linji tal-ajru oħrajn jirrilokaw fl-ajruport rilevanti, u b'riżultat ta' dan ikompli jiżdied il-volum tat-traffiku.

Schönefeld u, barra minn hekk, biex jiġu rrilokati l-linji tal-ajru lejn Schönefeld li preċedentement ma kienx joffri konnessjonijiet lejn u minn Berlin, dak iż-żmien falla. Dan jidher mill-fatt imsemmi qabel li fil-perjodu bejn l-1991 sal-2003 l-għadd ta' passiġġieri f'Schönefeld żdied biss b'600 000, filwaqt li f'dan il-perjodu f'Tegel l-istess figura żdiedet b'4,4 miljuni.

(25) Dan wassal biex issir riflessjoni dwar kif is-sitwazzjoni ekonomika ta' Schönefeld setgħet tittejjeb b'mod strateġiku qabel ma jiftaħ l-Ajruport ta' BER. Il-possibbiltà li l-ajruport jingħalaq għal ċertu żmien ma kinitx qed tiġi kkunsidrata bħala għażla. Madankollu, kunsiderazzjonijiet strateġiċi oħra kienu jinkludu l-livell tat-tariffi ajruportwali u l-istabbiliment ta' dawn it-tariffi fid-dawl taż-żieda fil-volum tat-traffiku.

(26) L-ajruporti Ġermaniżi jitolbu tariffi lil-linji tal-ajru għall-provvista ta' servizzi infrastrutturali tal-ajruporti, ikkalkolati fuq il-bażi ta' skeda ta' tariffi għall-ajruport rilevanti. L-iskedi ta' tariffi jiġu ppubblikati f'*Nachrichten für Luftfahrer*, il-ġurnal Ġermaniż uffiċjali tal-avjazzjoni. Kull ajruport ifassal l-iskeda propja ta' tariffi u jrid jinnotifika lill-awtoritajiet responsabbli tal-avjazzjoni ċivili fl-Istat Federali tiegħu.

(27) Sa mill-2003 kien hemm diversi skedi ta' tariffi applikabbli f'Schönefeld. Kien hemm skeda konġunta ta' tariffi għal Tegel, Tempelhof u Schönefeld fil-perjodu bejn l-1 ta' Awwissu 2003 u t-30 ta' April 2004 (l-"Iskeda ta' tariffi tal-2003"). Din l-iskeda ta' tariffi ma tqisitx attraenti biżżejjed, peress li naqset milli tipprovdi inċentiv lil-linji tal-ajru biex jibdew konnessjonijiet ġodda lejn u minn Berlin, jew biex iżidu l-frekwenza.

(28) F'dan l-isfond, fl-2003, l-azzjonisti tal-FBS ikkummissjonaw konsulenza dwar il-ġestjoni ([…] – il-'kumpanija li tipprovdi konsulenza dwar il-ġestjoni') biex tiġi żviluppata strateġija li setgħet tiġi implimentata malajr ħalli ttejjeb is-sitwazzjoni finanzjarja ta' Schönefeld sakemm jinfetaħ il-BER.

(29) L-analiżi tal-konsulenza dwar il-ġestjoni wriet potenzjal, għal diversi raġunijiet, għal espansjoni sinifikanti tat-traffiku tal-ajru f'Berlin. Skont l-istimi mill-konsulenza dwar il-ġestjoni, iż-żona ta' qbid ta' Berlin kienet tinkludi sa 10 miljun passiġġier potenzjali fis-sena. Il-konsulenza dwar il-ġestjoni identifikat sensiela ta' fatturi strutturali li kienu jiffavorixxu espansjoni fit-traffiku tal-ajru. Il-fatturi ewlenin kienu jinkludu l-għadd kbir ta' kwartieri ġenerali ta' kumpaniji multinazzjonali kbar, il-fatt li Berlin hija l-ikbar belt universitarja tal-Ġermanja u ċentru għal "vjaġġi etniċi", ([11]) u anki l-fatt li Berlin, fil-bidu tas-snin 2000, kienet meqjusa bħala belt kapitali li qed tiżviluppa u ([12]) attrazzjoni turistika. Il-konsulenza dwar il-ġestjoni ddikjarat li Berlin, meta mqabbla ma' ajruporti oħra fi bliet kapitali, kien għad għandha potenzjal sinifikanti għat-twaqqif u t-tkabbir ta' traffiku permezz tat-trasportaturi bi prezz baxx (*low-cost*) (traffiku tal-LCC) fl-2003.

(30) Fl-istess waqt, it-traffiku tal-LCC kien qed jirreġistra tkabbir sinifikanti madwar l-Ewropa. ([13]) Bosta analiżijiet żvelaw li t-traffiku tal-LCC seta' jiġi attribwit l-aktar għal passiġġieri ġodda, u dan ifisser li minbarra t-traffiku konvenzjonali seta' jiġi antiċipati volum supplimentari ekwivalenti. Skont it-tbassir tal-konsulenza dwar il-ġestjoni, il-potenzjal għal żidiet addizzjonali fit-traffiku tal-LCC f'Schönefeld fuq perjodu qasir, jiġifieri bejn l-2003 u l-2005, kien ta' bejn 600 000 u 900 000 passiġġier addizzjonali fis-sena, u fuq terminu medju, jiġifieri bejn l-2005 u l-2010, ta' 300 000 passiġġier addizzjonali fis-sena.

(31) Barra minn hekk, il-konsulenza dwar il-ġestjoni ddikajrat li l-implimentazzjoni ta' strateġija biex jinġiebu LCC f'Schönefeld kienet teħtieġ biss ftit aġġustamenti limitati u ebda investiment estensiv fl-infrastruttura jew tibdil sinifikanti fl-infrastruttura eżistenti.

(32) Għalhekk, il-konsulenza dwar il-ġestjoni rrakkomandat strateġija bħal din (l-"istrateġija tal-LCC"). Sabiex tiġi implimentata din l-istrateġija, ġiet rrakkomandata taħlita ta' skontijiet tal-kwantità fuq it-tariffi ajruportwali u inċentivi finanzjarji. ([14])

(33) L-FBS għażlet li timplimenta l-istrateġija tal-LCCs u adottat skeda ġdida ta' tariffi (l-"Iskeda ta' tariffi tal-2004") għal dan l-għan. Din l-iskeda ta' tariffi – għall-kuntrarju tal-Iskeda ta' tariffi tal-2003 – tfasslet speċifikament għal Schönefeld. L-iskeda l-ġdida ta' tariffi ġiet adottata fit-30 ta' April 2004 u daħlet fis-seħħ fl-1 ta' Mejju 2004. It-tipi ta' tariffi inklużi fiha kienu dawn li ġejjin:

a. Tariffi għat-tluq u l-inżul, b'mod partikolari fuq il-bażi tal-piż massimu tat-tlugħ tal-ajruplan;

([11]) "Vjaġġi etniċi" jsiru minn residenti li oriġinarjament jiġu minn pajjiżi mbiegħda u li jtiru regolarment lejn il-pajjiż ta' oriġini tagħhom jew jirċievu żjarat minn ħbieb u qraba li huma wkoll jivvjaġġaw bl-ajru minn pajjiżi bħal dawn. F'Berlin jgħixu gruppi kbar ta' immigranti tal-ewwel u tat-tieni ġenerazzjoni.

([12]) Dak iż-żmien Berlin kien it-tielet l-akbar destinazzjoni turistika fl-Ewropa, bl-ogħla numru ta' ljieli mqattgħin fil-Ġermanja u sehem għoli ta' persuni li jmorru hemm għal ġurnata.

([13]) Fil-bidu tas-snin 2000, it-traffiku tal-LCC fl-Ewropa rreġistra tkabbir annwali li jista' jiġi spjegat mill-espansjoni profittabbli tal-mexxejja tal-industrija Ryanair u easyJet u għadd kbir ta' linji tal-ajru ġodda.

([14]) Fis-sezzjoni 7.2.1 hemm deskrizzjoni aktar dettaljata tal-evalwazzjoni mill-konsulenza dwar il-ġestjoni.

b. Tariffi għall-passiġġieri fuq il-bażi tal-għadd ta' passiġġieri li jitilqu u d-destinazzjoni tat-titjira;

c. Tariffi għall-parkeġġ għall-ajruplani fuq il-bażi tal-piż massimu tat-tlugħ tal-ajruplan u d-durata tal-użu taż-żoni ta' parkeġġ.

(34) L-iskeda ta' tariffi kienet tinkludi diversi mekkaniżmi ta' inċentivi finanzjarji:

a. "skont fuq il-kwantità ta' passiġġieri" li permezz tiegħu t-tariffi għall-passiġġieri jitroddu lura fuq bażi pro rata kif ġej, skont l-għadd ta' passiġġieri li jinġarru:

Tabella 3

Skont fuq il-kwantità ta' passiġġieri skont l-Iskeda ta' tariffi tal-2004

Għadd ta' passiġġieri fis-sena	Rata ta' rimborż (%)
aktar minn 50 000	5
aktar minn 100 000	10
aktar minn 150 000	15
aktar minn 250 000	20

b. "inċentiv għal tkabbir fil-forma ta' inċentiv fuq id-destinazzjoni u l-frekwenza", mogħti biex jiġu stabbiliti konnessjonijiet ġodda minn Schönefeld u jinħolqu frekwenzi addizzjonali fuq konnessjonijiet eżistenti minn Schönefeld. Ir-rata tal-inċentiv fuq id-destinazzjoni fl-ewwel sena kienet ta' 80 %, fit-tieni sena 60 %, fit-tielet sena 40 %, u fir-raba' sena 20 % tat-tariffa bażika għall-inżul (iddefinita bħala t-total tat-tariffi applikabbli għat-tlugħ u l-inżul u t-tariffi għall-passiġġieri għall-movimenti rilevanti tal-inġenji tal-ajru). Ir-rata tal-inċentiv fuq il-frekwenza fl-ewwel sena kienet ta' 60 %, u fit-tieni sena 40 % tat-tariffa bażika ta' nżul. Sabiex jiġu stabbiliti kundizzjonijiet preċiżi, f'kull każ kellu jiġi konkluż ftehim bilaterali bejn l-FBS u l-linja tal-ajru.

(35) L-Iskeda ta' tariffi tal-2004 reġgħet ġiet emendata f'Lulju 2005. Skont din l-emenda, il-linji tal-ajru setgħu jirċievu l-inċentiv fuq id-destinazzjoni jekk ikunu stabbilixxew konnessjonijiet ġodda mis-sistema tal-ajruport ta' Berlin, jiġifieri konnessjonijiet lejn destinazzjonijiet li qabel ma kinux offruti direttament minn Berlin. Madankollu, qabel l-emenda, l-inċentiv fuq id-destinazzjoni kien japplika għal konnessjonijiet ġodda minn Schönefeld, anki jekk l-istess konnessjoni kienet offruta permezz ta' titjiriet diretti minn ajruporti oħrajn f'Berlin.

(36) Skeda oħra ta' tariffi (l-"Iskeda ta' tariffi tal-2006") ġiet adottata fid-19 ta' Jannar 2006, li daħlet fis-seħħ b'mod retrospettiv fl-1 ta' Jannar 2006. Meta mqabbla mal-Iskeda ta' tariffi tal-2004, tneħħa l-inċentiv fuq il-frekwenza. Essenzjalment l-Iskeda ta' tariffi tal-2006 ipprovdiet tliet inċentivi finanzjarji differenti: "ammont ta' finanzjament fuq it-tkabbir" ([15]), jiġifieri inċentiv marbut ma' żieda fit-tunnellaġġ jew fil-volum tal-passiġġieri għal kull moviment ta' titjira, "ammont ta' finanzjament tad-destinazzjoni" sabiex tiġi stabbilita konnessjoni diretta ġdida minn Berlin lejn destinazzjoni ġdida u "skont fuq il-kwantità ta' passiġġieri".

(37) Skont l-Iskeda ta' tariffi tal-2006, meta jistabbilixxu konnessjoni ġdida minn Berlin il-linji tal-ajru kellhom jagħżlu bejn l-ammonti ta' finanzjament tad-destinazzjoni u l-finanzjament tat-tkabbir. Din l-għażla kellha tiġi eżerċitata qabel ma tiġi stabbilita l-konnessjoni ġdida, u din id-deċiżjoni ta' darba kienet vinkolanti.

(38) Fl-ewwel perjodu ta' skedar tat-titjiriet wara t-twaqqif tal-konnessjoni ġdida l-finanzjament fuq id-destinazzjoni kien jammonta għal 80 %, fit-tieni perjodu ta' skedar tat-titjiriet 60 %, fit-tielet perjodu ta' skedar tat-titjiriet 40 %, fir-raba' perjodu ta' skedar tat-titjiriet 20 %, u fil-ħames perjodu ta' skedar tat-titjiriet 10 % tat-tariffa bażika għall-inżul. Barra minn hekk, il-linji tal-ajru qablu li jroddu lura l-ammont ta' finanzjament tad-destinazzjoni jekk jerġgħu jabbandunaw il-konnessjoni l-ġdida qabel ma jgħaddi l-ħames perjodu ta' skedar tat-titjiriet: fl-ewwel perjodu ta' skedar tat-titjiriet 60 % tat-tariffa bażika dovuta għall-inżul, fit-tieni perjodu ta' skedar tat-titjiriet 40 %, fit-tielet perjodu ta' skedar tat-titjiriet 20 %, fir-raba' perjodu ta' skedar tat-titjiriet 10 %, u fil-ħames perjodu ta' skedar tat-titjiriet 0 %.

([15]) Skont l-Iskeda ta' tariffi tal-2004, dan l-"ammont ta' finanzjament tat-tkabbir" huwa differenti mill-"inċentiv għat-tkabbir".

(39) Il-linji tal-ajru setgħu jagħmlu użu mill-ammont ta' finanzjament tat-tkabbir jekk ikunu kisbu tunnellaġġ akbar jew volum akbar ta' passiġġieri għal kull moviment ta' titjira meta mqabbel mas-sena ta' qabel. L-ammont tal-finanzjament tat-tkabbir kien ikkalkolat fuq il-bażi tal-iskala identifikata fl-iskeda ta' tariffi, skont il-livell ta' tkabbir milħuq; dan wassal għal skontijiet progressivament imnaqqsin fuq it-tariffi ajruportwali. L-ammont ta' finanzjament tat-tkabbir kien limitat għal perjodu massimu ta' ħames snin.

(40) Min-naħa l-oħra, meta mqabbel mal-Iskeda ta' tariffi tal-2004, l-"iskont fuq il-kwantità ta' passiġġieri" nbidel u ġie estiż bi ftit. Skont l-Iskeda ta' tariffi tal-2006, l-iskont fuq il-kwantità ta' passiġġieri, issa magħruf bħala l-"ammont ta' finanzjament tal-volum", kien jikkonsisti minn rimborż pro-rata tat-tariffi għat-tlugħ u l-inżul u t-tariffi għall-passiġġieri, skont l-għadd ta' passiġġieri li nġarru. L-iskali tal-iskont kienu ddefiniti kif ġej:

Tabella 4

L-ammont ta' finanzjament tal-volum: l-iskontijiet skont l-Iskeda ta' tariffi tal-2006

Għadd ta' passiġġieri fis-sena	Rata ta' rimborż (%)
aktar minn 50 000	5
aktar minn 100 000	10
aktar minn 250 000	15
aktar minn 500 000	20
aktar minn miljun	30
aktar minn 2 miljuni	40

3.3. **Il-kuntratti individwali konklużi bejn l-FBS u ċerti linji tal-ajru**

3.3.1. *easyJet issir utent ewlieni f'Schönefeld*

(41) Fl-2003, bħala parti mill-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs f'Schönefeld, l-FBS bdiet bin-negozjati mal-easyJet Airline Company Ltd. ("easyJet"), peress li l-kumpanija kienet qed tfittex post li jserviha ta' bażi ġdida fl-Ewropa kontinentali. Inkambju għal tariffi ajruportwali attraenti u inċentivi finanzjarji oħra, l-easyJet offriet li tistazzjona erba' inġenji tal-ajru f'dan l-ajruport fl-ewwel sena tal-operat (2004), segwiti minn sitt ajruplani fit-tieni sena u ajruplan ieħor kull sena bejn l-2006 u l-2009. Fuq il-bażi ta' dejta mill-Ġermanja, l-FBS qieset li din kienet opportunità biex iġib LCC diġà stabbilit fis-suq sabiex isir utent ewlieni f'Schönefeld.

(42) Fid-19 ta' Diċembru 2003 l-FBS u l-easyJet daħlu f'kuntratt (il-"kuntratt tal-easyJet tal-2003"), bil-kundizzjonijiet speċifikati hawn fuq. Il-kuntratt stabbilixxa struttura ta' tariffi speċjali għall-easyJet li kienet tvarja mill-iskeda effettiva ta' tariffi. It-tariffi stabbiliti fih huma bbażati biss fuq l-għadd ta' passiġġieri li jitilqu. Madankollu, il-kuntratt introduċa sistema ta' skontijiet li kienet ibbażata fuq l-għadd ta' passiġġieri addizzjonali li jinġarru mill-easyJet kull sena meta mqabbla mas-sena ta' qabel. Aktar tard din is-sistema speċjali ta' skontijiet ġiet inkluża fl-Iskeda ta' tariffi tal-2006 bid-denominazzjoni 'ammont ta' finanzjament tat-tkabbir' (ara l-premessi (36) sa (39). Barra minn hekk, l-FBS u l-easyJet qablu fuq ammont ta' finanzjament tad-destinazzjoni fil-forma ta' ħlas ta' darba ta' […] EUR għal kull rotazzjoni ġdida ta' kuljum (frekwenza) stabbilita mill-easyJet. Madanakollu, fl-2004 il-ħlasijiet ibbażati fuq din is-sistema ġew sospiżi. B'kollox, fil-qafas tas-sistema ġew iffinanzjati 19-il rotazzjoni ġdida kuljum imwaqqfin mill-easyJet.

(43) It-terminu tal-kuntratt konklużż bejn l-FBS u l-easyJet kien oriġinarjament ta' 10 snin, bl-għażla li l-easyJet testendi l-kuntratt b'10 snin oħra. Fil-11 ta' Settembru 2007 l-FBS u l-easyJet ikkonkludew ftehim dwar l-emendar (il-"ftehim dwar l-emendar tal-easyJet tal-2007"), li jemenda l-patti u l-kundizzjonijiet l-oħrajn tal-kuntratt oriġinali. Permezz ta' dan il-ftehim dwar l-emendar, it-terminu tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003, kif emendat, ġie limitat sal-ftuħ tal-Ajruport ta' BER (li dak iż-żmien kien skedat għall-2011). Fir-rigward tat-tariffi ajruportwali, il-ftehim dwar l-emendar tal-easyJet tal-2007 kien fih referenza "dinamika" għall-iskeda ġenerali ta' tariffi għall-ajruport. ([16]) Għalhekk l-iskeda effettiva ta' tariffi f'Schönefeld kienet tapplika wkoll għall-easyJet f'kull ħin, anki jekk l-FBS kellha temenda l-iskeda ta' tariffi wara l-konklużjoni tal-kuntratt.

([16]) Din ir-referenza kienet relatata mal-livell tat-tariffi ajruportwali u s-sistema ta' skontijiet kif ukoll mekkaniżmi oħrajn ta' inċentivi finanzjarji previsti fl-iskeda tat-tariffi.

(44) Fil-perjodu bejn l-2003 u l-2006 it-traffiku tal-easyJet f'Schönefeld żdied b'mod sinifikanti. L-easyJet irnexxilha saħansitra żżid l-għadd ta' inġenji tal-ajru stazzjonati f'Schönefeld aktar malajr milli kien miftiehem fil-kuntratt mal-FBS. Għalhekk, fl-2006 Schönefeld sar l-akbar bażi tal-easyJet barra mir-Renju Unit.

(45) Dan il-fatt huwa muri fit-Tabella 5, li turi l-iżvilupp tat-traffiku tal-easyJet f'Schönefeld (f'ċifri assoluti u bħala perċentwal tal-għadd totali ta' passiġġieri f'Schönefeld bejn l-2004 u l-2010).

Tabella 5

L-iżvilupp tat-traffiku tal-easyJet f'Schönefeld bejn l-2004 u l-2010

Bidliet fl-għadd ta' passiġġieri tal-easyJet							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Passiġġieri tal-easyJet bħala proporzjon tal-volumi totali ta' passiġġieri f'Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Linji tal-ajru oħrajn f'Schönefeld*

(46) Minbarra li ġġib lill-easyJet sabiex isir utent ewlieni, l-FBS ipprovat tattira LCCs oħra. Bħala parti minn dan il-proċess, ġew konklużi kuntratti individwali mal-LCCs li ġejjin: Germanwings GmbH ("Germanwings"), Ryanair Limited ("Ryanair"), Volare Airlines S.p.A. ("Volare"), V-Bird Airlines B.V. ("V-Bird"), Norwegian Air Shuttle AS ("Norwegian Air Shuttle"), Icelandair Reykjavik Airport ("Icelandair"), u mal-linja tal-ajru Aer Lingus Limited ("Aer Lingus") li, għall-finijiet ta' din id-deċiżjoni, qed titqies bħala LCC ([17]).

(47) Fil-każ tar-Ryanair u l-Germanwings ġew konklużi żewġ kuntratti suċċessivi, wieħed fl-2003 u l-ieħor fl-2004.

(48) Il-kuntratti ma' Ryanair, Volare u V-Bird u l-ewwel kuntratt ma' Germanwings ġew konklużi qabel l-adozzjoni u d-data tad-dħul fis-seħħ tal-iskeda ta' tariffi tal-2004 (ara l-premessa (33)). F'dawn il-kuntratti ġew deskritti l-konnessjonijiet minn Schönefeld u l-frekwenzi rispettivi. Il-kuntratti pprovdew inċentivi finanzjarji fil-forma ta' pagamenti lil linji tal-ajru individwali, li kienu ġew innegozjati sabiex iħeġġu lil dawn il-linji tal-ajru jistabbilixxu jew jespandu l-operat f'Schönefeld, mingħajr ma l-ewwel ikollhom għalfejn jistennew sakemm tiġi adottata l-iskeda l-ġdida ta' tariffi b'inċentivi finanzjarji. Dawn il-pagamenti kienu marbutin mal-kundizzjoni li l-linja tal-ajru għandha mill-inqas twettaq ċertu sehem mit-titjiriet ippjanati fil-qafas tal-operazzjonijiet kuntrattwali. ([18]) L-ewwel kuntratt mar-Ryanair ippreveda pagament ta' […] miljuni ta' EUR għal sena (klawżola kuntrattwali). Kemm il-kuntratti ma' V-Bird kif ukoll dak ma' Volare kienu jinkludu pagamenti ta' […] miljuni ta' EUR għal tliet snin, imnaqqsin progressivament f'segmenti annwali. L-ewwel kuntratt ma' Germanwings impona pagament fil-forma ta' tnaqqis progressiv tal-iskont fuq it-tariffi ajruportwali dovuti fuq perjodu ta' tliet snin. Barra minn hekk, ġie miftiehem li l-FBS kellha ġġarrab l-ispejjeż tal-attivitajiet ta' kummerċjalizzazzjoni li ammontaw għal […] EUR fis-sena.

(49) Il-kuntratti l-oħrajn konklużi mad-dħul fis-seħħ jew wara d-dħul fis-seħħ tal-iskeda ta' tariffi tal-2004 kienu essenzjalment ibbażati fuq l-istess prinċipji. F'dawn il-kuntratti ġew deskritti wkoll il-konnessjonijiet minn Schönefeld u l-frekwenzi rispettivi. B'dan il-mod, il-linji tal-ajru affettwati setgħu jagħmlu użu mid-diversi inċentivi finanzjarji. Madankollu, il-kuntratti kien fihom referenza "dinamika" għall-iskeda ġenerali ta' tariffi għall-ajruport. Għalhekk, l-iskeda effettiva ta' tariffi f'Schönefeld kienet tapplika wkoll għal-linja tal-ajru rilevanti f'kull ħin, anki jekk l-FBS kellha temenda l-iskeda ta' tariffi wara l-konklużjoni tal-kuntratt. ([19]) Il-kuntratti kien fihom klawżoli, li skonthom l-għoti ta' ċerti inċentivi previsti skont l-iskeda ta' tariffi kien marbut ma' kundizzjoni li l-linja tal-ajru għandha mill-inqas twettaq ċertu sehem mit-titjiriet ippjanati fil-qafas tal-operazzjonijiet stipulati fil-kuntratt. Barra minn hekk, uħud minn dawn il-kuntratti stipulaw li l-FBS kellha tipprovdi sussidji għall-finanzjament pro-rata tal-ispejjeż rilevanti ta' kummerċjalizzazzjoni tal-linji tal-ajru. Pereżempju l-kuntratt man-Norwegian Air Shuttle stipula

([17]) It-tabella 6 tagħti ħarsa ġenerali lejn il-ftehimiet individwali.
([18]) Il-ħlas tas-sussidju kuntrattwali lil Germanwings kien, pereżempju, marbut mal-kundizzjoni li Germanwings twettaq tal-inqas […] % mit-titjiriet ippjanati fil-qafas tal-operazzjonijiet proposti.
([19]) L-istess approċċ ġie segwit fil-ftehim ta' emendar tal-2007 (ara l-premessa 43).

sussidju ta' darba ta' […] EUR mill-FBS li jkopri l-ispejjeż verifikabbli ta' kummerċjalizzazzjoni tal-linja tal-ajru. Anki Aer Lingus u Icelandair ġew offruti ħlasijiet ta' darba ta' […] EUR u […] EUR biex jiffinanzjaw sehem mill-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni tagħhom.

(50) It-tabella hawn taħt tagħti ħarsa ġenerali lejn id-durati tal-kuntratti differenti.

Tabella 6

Id-durati tal-kuntratti bejn l-FBS u d-diversi LCCs

Linja tal-ajru/kuntratt	Data tal-konklużjoni tal-kuntratt	Perjodu kuntrattwali previst [1]
Ryanair (l-ewwel kuntratt)	fil-31 ta' Marzu 2003	mill-1 ta' Mejju 2003 sat-30 ta' April 2004
Ryanair (it-tieni kuntratt)	fit-28 ta' April 2004	mill-1 ta' Mejju 2003 sat-30 ta' April 2008
Germanwings (l-ewwel kuntratt)	14 ta' Ottubru 2003 [2]	26 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Ottubru 2006
Germanwings (it-tieni kuntratt)	fit-23 ta' Diċembru 2004	mill-1 ta' Mejju 2004 sat-30 ta' April 2008
Volare	22 ta' Ottubru 2003 [3]	26 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Marzu 2007 [4]
V-Bird	3 ta' Novembru 2003 [5]	mit-3 ta' Novembru 2003 sat-3 ta' Novembru 2007 [6]
Icelandair	fis-6 ta' Ġunju2004	mis-6 ta' Ġunju 2004 sal-31 ta' Marzu 2009
Norwegian Air Shuttle	fis-17 ta' Mejju2004	mid-29 ta' Marzu 2004 sal-31 ta' Marzu 2009
Aer Lingus	fit-13 ta' Mejju 2004	mit-30 ta' Marzu 2004 sal-31 ta' Marzu 2009

[1] It-terminu ta' ċerti kuntratti beda retrospettivament minn data qabel id-data li fiha ġie konkluż il-kuntratt. Dan huwa l-każ pereżempju fit-tieni kuntratt ma' Germanwings, li kien japplika retrospettivament mid-data li fiha daħlet fis-seħħ l-Iskeda ta' tariffi tal-2004. Dan huwa l-każ ukoll fit-tieni kuntratt mar-Ryanair, li ħa post l-ewwel kuntratt tar-Ryanair u daħal fis-seħħ b'mod retrospettiv mill-1 ta' Mejju 2003, id-data li fiha daħal fis-seħħ l-ewwel kuntratt tar-Ryanair.

[2] Ftit qabel din id-data (fid-29 ta' Settembru 2003) kien ġie ffirmat kuntratt bejn l-FBS u Germanwings, li kellu jidħol fis-seħħ mis-26 ta' Ottubru 2003. Madankollu, qabel ma seta' jidħol fis-seħħ, ġie sostitwit mill-kuntratt tal-14 ta' Ottubru 2003. Għalhekk, il-kuntratt tad-29 ta' Settembru 2003 qatt ma kien applikabbli.

[3] L-FBS u Volare ffirmaw żewġ kuntratti fit-22 ta' Ottubru 2003, il-'ftehim ewlieni' u l-'ftehim sekondarju'. Għall-fini ta' din id-deċiżjoni, dawn il-kuntratti jitqiesu bħala kuntratt wieħed.

[4] Madankollu, fl-2004 Volare ssospendiet l-operazzjonijiet tagħha f'Schönefeld.

[5] L-FBS u V-Bird iffirmaw żewġ kuntratti fit-3 ta' Novembru 2003, il-'ftehim ewlieni' u l-'ftehim sekondarju'. Għall-finijiet ta' din id-deċiżjoni, dawn il-kuntratti jitqiesu bħala kuntratt wieħed.

[6] Madankollu, fl-2004 Volare ssospendiet l-operazzjonijiet tagħha f'Schönefeld.

Sors: Annessi 16 u 20 għad-dikjarazzjoni tal-opinjoni tal-Ġermanja tal-4 ta' Ottubru 2007 wara l-bidu tal-proċedura ta' investigazzjoni formali

(51) It-Tabella 7 turi l-bidliet fit-traffiku għal-linji tal-ajru rilevanti f'Schönefeld bejn l-2003 u l-2010.

Tabella 7

Bidliet fl-għadd ta' passiġġieri tal-LCCs investigati matul l-2003 u l-2010

Bidliet fl-għadd ta' passiġġieri tal-linji tal-ajru b'kuntratti individwali bejn l-2003 u l-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	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

Bidliet fl-għadd ta' passiġġieri tal-linji tal-ajru b'kuntratti individwali bejn l-2003 u l-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	—	—	—	—	—	—
Sehem totali tat-traffiku tal-linji tal-ajru f'Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) B'mod ġenerali, l-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs wasslet għal żieda tassew qawwija fit-traffiku f'Schönefeld. Kif muri fit-Tabella 1, bejn l-2003 u l-2004 l-għadd ta' passiġġieri kważi rdoppja (żieda minn 1.7 miljuni għal 3.3 miljuni). L-għadd ta' passiġġieri żdied ukoll b'mod konsiderevoli wara dan, u laħaq il-5 miljuni fl-2005 u s-6 miljuni fl-2006. Bejn l-2003 u l-2009 l-għadd ta' passiġġieri żdied b'erba' darbiet.

3.4. **It-Terminal B u l-kiri ta' kmamar f'dan it-terminal lill-easyJet**

(53) It-Terminali A u B fl-Ajruport ta' Schönefeld huma strutturalment interkonnessi u flimkien jiffurmaw it-Terminal tat-Tramuntana. F'termini ta' kapaċità, it-Terminal B huwa wieħed mill-iżgħar terminali f'Schönefeld. Il-maġġoranza tal-passiġġieri u l-linji tal-ajru jużaw it-Terminal A li huwa ferm akbar. Fit-Terminal B wieħed jista' jsib biss il-funzjonijiet taċ-check-in tal-passiġġieri u tal-bagalji u l-kontrolli tas-sigurtà tal-passiġġieri. Il-partijiet l-oħra kollha tal-immaniġġjar tal-passiġġieri jsiru fit-Terminal A maġenbu. Dan jinkludi l-istennija qabel it-tluq, it-tħejjija għall-imbarkazzjoni fuq l-ajruplan u l-imbarkazzjoni nnifisha. Barra minn hekk, il-wasliet kollha tal-passiġġieri u l-bagalji tagħhom iseħħu fit-Terminal A.

(54) Sabiex tħejji għaż-żieda konsiderevoli fil-volumi tat-traffiku mistennija f'Schönefeld permezz tal-kuntratt tal-2003 mal-easyJet, f'Marzu 2004 l-FBS ikkonkludiet kuntratt ieħor ma' din il-linja tal-ajru. Permezz ta' dan il-kuntratt addizzjonali (il-"kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004"), l-FBS tat lill-easyJet id-dritt esklussiv sabiex tuża desks għaċ-check-in u kmamar għall-ekwipaġġ fit-Terminal B f'Schönefeld. Il-ħlasijiet tal-kera miftiehma kellhom isiru b'mod separat mit-tariffi ajruportwali. Il-kuntratt ipprovda wkoll lill-easyJet bi drittijiet ta' "markar korporattiv", jiġifieri d-disinjar ta' ċerti żoni fl-istil tad-ditta tal-linja tal-ajru.

(55) Bejn l-2004 u l-2007, l-easyJet kriet żona ta' madwar […] m^2 fil-forma ta' spazju għall-uffiċċji u desks għaċ-check-in, li hija ekwivalenti għal […] % tal-erja totali tas-superfiċje tat-Terminal B. Fi Frar 2008 l-easyJet iċċaqalqet fi spazju għall-uffiċċji separat, u b'riżultat ta' dan, l-ispazju għall-uffiċċji użat fit-Terminal B naqas għal […] m^2.

(56) Iż-żoni miftuħa fit-Terminal B, inklużi s-swali u l-kurituri u l-kafetteriji li jinsabu hemmhekk, jistgħu jintużaw mill-passiġġieri tal-linji tal-ajru l-oħra wkoll, peress li ma hemm ebda separazzjoni tal-ispazju bejn it-Terminal A u t-Terminal B.

(57) L-immaniġġjar tal-passiġġieri fit-Terminal B ivarja mill-immaniġġjar f'terminali oħrajn minħabba karatteristika teknika tat-tagħmir tas-sigurtà użat għas-sistema tal-immaniġġjar tal-bagalji. Is-sistema użata fit-Terminal B għandha unità integrata li tuża r-raġġi X għall-ispezzjoni tal-bagalji. Fit-Terminal A, il-kontrolli bir-raġġi-X jsiru malli l-passiġġieri jidħlu fiż-żona taċ-check-in. Fil-fehma tal-Ġermanja, f'termini tal-effiċjenza teknika tal-faċilità tal-immaniġġjar tal-bagalji, is-sistema fit-Terminal B hija ekwivalenti għas-sistema fit-Terminal A.

3.5. **Il-miżuri soġġetti għall-proċedura ta' investigazzjoni formali**

(58) Il-miżuri li ġejjin huma l-oġġett tal-proċedura ta' investigazzjoni formali:

— il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti ('miżura 1"), li fir-rigward tiegħu l-FBS kienet identifikata bħala l-benefiċjarju potenzjali, skont id-deċiżjoni tal-bidu;

— l-iskemi ta' tariffi stabbiliti fil-kuntratt tal-easyJet tal-2003 ('miżura 2'), li fir-rigward tagħhom l-easyJet kienet identifikata bħala l-benefiċjarju potenzjali;

— il-kundizzjonijiet, fosthom l-iskontijiet fuq it-tariffi ajruportwali u d-diversi inċentivi finanzjarji, li ġew offruti lil diversi LCCs oħra fil-qafas tal-kuntratti speċifikati fit-Tabella 6 (minn hawn 'il quddiem imsejħin flimkien bħala l-'miżura 3'), li fir-rigward tagħhom ir-Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus u Icelandair kienu identifikati bħala l-benefiċjarji potenzjali;

— il-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 ('miżura 4'), li fir-rigward tiegħu l-easyJet kienet identifikata bħala l-benefiċjarju potenzjali.

4. RAĠUNIJIET GĦALL-BIDU TAL-PROĊEDURA TA' INVESTIGAZZJONI FORMALI

4.1. Miżura 1: Il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti

(59) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni ddikjarat li Schönefeld kien irreġistra telf għal ċertu perjodu ta' żmien u attwalment għadu qed jagħmel it-telf. Barra minn hekk, iddikjarat li wieħed mill-aktar strumenti importanti għas-sopravivenza tal-FBS kien jikkonsisti fit-tpaċija ta' dan it-telf kontra l-profitti magħmula mill-BFG. Il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni proviżorja li fuq il-bażi tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti l-FBS kienet akkumulat vantaġġ ekonomiku minn dan is-sussidjar reċiproku, li l-FBS jaf ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq. Il-Kummissjoni qieset li dan il-vantaġġ ekonomiku kien wieħed notevoli, peress li kumpanija waħda biss kienet ibbenefikat minnu. Barra minn hekk, fixkel il-kompetizzjoni u affettwa ħażin il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(60) Barra minn hekk, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni proviżorja li dan il-vantaġġ ekonomiku kien ġie ffinanzjat minn fondi tal-Istat u għalhekk seta' jiġi attribwit lill-Istat. Fir-rigward tal-fondi tal-Istat, il-Kummissjoni enfasizzat li l-FBS kienet kumpanija tas-settur pubbliku, li l-azzjonisti tagħha huma l-Gvern Federali Ġermaniż u żewġ stati federali. Barra minn hekk, tmienja mit-tnax-il membru tal-Bord Superviżorju jirrappreżentaw korpi pubbliċi Ġermaniżi. Għalhekk il-Kummissjoni kienet tal-fehma li r-riżorsi tal-FBS għandhom jitqiesu bħala fondi tal-Istat. Fir-rigward tal-attribwibbiltà tal-miżura 1 lill-Istat, fuq kollox il-Kummissjoni saħqet fuq l-għamla tal-attivitajiet tal-FBS u ddikjarat li l-ajruporti huma sinifikanti f'diversi areni politiċi u li l-korpi pubbliċi inġenerali "ma jkunux assenti" jekk l-operatur ta' ajruport jieħu deċiżjonijiet li jirrigwardaw l-iżvilupp fit-tul ta' infrastruttura xierqa.

(61) Għalhekk il-Kummissjoni kienet tal-fehma li l-miżura rilevanti tista' tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Kellha dubji fuq il-kompatibbiltà ta' din l-għajnuna potenzjali mas-suq uniku, b'mod partikolari fuq il-bażi tal-eċċezzjoni skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE. F'dan ir-rigward il-Kummissjoni qalet li l-miżura rilevanti kienet tikkostitwixxi għajnuna operatorja jekk fil-fatt setgħet tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, li ma kinitx tidher li kienet neċessarja u proporzjonata għall-kisba ta' għan fl-interess pubbliku u li ma kinitx marbuta ma' proċess ta' ristrutturar. Il-Kummissjoni kellha dubji anki fuq il-kompatibbiltà tal-miżura mad-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 106(2) tat-TFUE u ddikjarat li l-awtoritajiet Ġermaniżi ma kinux taw prova li l-FBS kienet ġiet assenjata servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali. Barra minn hekk, il-Kummissjoni rreferiet għall-paragrafi 34 u 35 tal-linji gwida Komunitarji dwar il-finanzjament tal-ajruporti u għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (il-"Linji Gwida tal-Avjazzjoni") ([20]), li skonthom l-operat ġenerali ta' ajruport jista' jiġi dežinjat bħala servizz ta' interess ekonomiku ġenerali f'każijiet eċċezzjonali biss.

4.2. Miżura 2: Il-kuntratt tal-easyJet tal-2003

(62) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni indikat li t-tariffi ajruportwali mħallsin mill-easyJet kienu konsiderevolment inqas minn dawk previsti fl-iskeda ta' tariffi. Barra minn hekk, il-Kummissjoni saħqet fuq il-fatt li l-iskontijiet l-oħrajn mogħtijin lill-LCC f'Schönefeld kienu bbażati fuq l-iskeda effettiva ta' tariffi, iżda l-kuntratt tal-easyJet tal-2003 ma kienx jinkludi referenza 'dinamika' ta' din ix-xorta. Għalhekk il-fehma proviżorja tal-Kummissjoni kienet li l-kuntratt tal-easyJet tal-2003 kien jikkostitwixxi vantaġġ speċifiku għall-easyJet, li donnu fixkel il-kompetizzjoni u affettwa ħażin il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(63) Barra minn hekk, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni proviżorja li din il-miżura ġiet iffinanzjata minn fondi tal-Istat u setgħet tiġi attribwita lill-Istat, f'parti minnha fuq il-bażi tal-argumenti msemmija fir-rigward tal-miżura 1, li kienu wkoll veri għall-miżura 2. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ddikjarat li l-konklużjoni ta' kuntratti bħal dak mal-easyJet u ma' LCCs oħra aktarx li kienu jeħtieġu l-approvazzjoni tal-bord superviżorju, li l-maġġoranza tal-membri tiegħu huma rappreżentanti ta' korpi pubbliċi. Il-Kummissjoni osservat ukoll li l-iskeda ta' tariffi ppubblikata mill-FBS kellha tiġi approvata mill-Ministeru għall-Iżvilupp Urban, id-Djar u t-Trasport tal-Istat Federali ta' Brandenburg. Dawn il-kwistjonijiet tqiesu bħala evidenza ulterjuri li l-miżura 2 (u l-miżura 3) tista' bl-istess mod tiġi attribwita lill-Istat. Barra minn hekk, il-Kummissjoni indikat li l-Ministru-President tal-Istat Federali ta' Brandenburg kien membru tal-bord superviżorju tal-FBS u li kien ukoll responsabbli għall-Ministeru għall-Iżvilupp Urban, id-Djar u t-Trasport.

([20]) ĠU C 312 tad-9.12.2005, p. 1).

(64) Barra minn hekk, il-Kummissjoni esprimiet dubji fuq il-kompatibbiltà tal-miżura mas-suq uniku jekk din setgħet tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, b'mod partikolari fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida tal-Avjazzjoni.

4.3. **Miżura 3: Kuntratti ma' diversi LCCs oħra**

(65) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ, il-Kummissjoni qalet li r-regolament dwar l-iskontijiet stabbilit f'Schönefeld biex jiżdied il-volum tat-traffiku kien jibbenefika lil ċerti linji tal-ajru biss, u xeħtet dawl fuq in-nuqqas ta' trasparenza ta' din is-sistema ta' skontijiet. Il-Kummissjoni indikat li wħud mill-iskemi ta' tariffi eżaminati kienu ġew miftiehma fi żmien meta l-iskeda effettiva ta' tariffi ma kien fiha l-ebda dispożizzjoni dwar konċessjonijiet, u li l-iskeda ta' tariffi tal-2004 kienet tfasslet apposta biex tinħoloq bażi legali għal dawn l-iskemi b'mod retrospettiv. Skont il-Kummissjoni, id-dispożizzjoni dwar l-iskont previst fl-iskeda ta' tariffi tal-2004 ma setgħetx tkun legalment effettiva, peress li l-iskeda ta' tariffi tal-2004 kienet ġiet approvata mill-awtorità kompetenti biss bil-kundizzjoni li l-iskemi rilevanti ta' skontijiet jiġu nnotifikati lill-Kummissjoni Ewropea, u din in-notifika ma saritx. ([21]) Fid-dawl ta' dawn is-sejbiet, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni proviżorja li l-iskemi rilevanti kienu jagħtu vantaġġ speċjali lil-linji tal-ajru kkonċernati. Barra minn hekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li dan il-vantaġġ ekonomiku deher li fixkel il-kompetizzjoni u affettwa ħażin il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(66) Fir-rigward tal-użu tal-fondi tal-Istat fil-miżura 3 u l-attribwibbiltà ta' din il-miżura lill-Istat, il-Kummissjoni ċċitat l-istess argumenti bħal fil-każ tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(67) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni xeħtet dubji fuq il-kompatibbiltà tad-dispożizzjonijiet rilevanti mas-suq uniku jekk setgħu jiġu kklassifikati bħala għajnuna mill-Istat, b'mod partikolari fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida tal-Avjazzjoni.

4.4. **Miżura 4: Il-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004**

(68) Fir-rigward tal-ftehim bejn l-FBS u l-easyJet dwar l-użu tat-Terminal B tal-Ajruport ta' Schönefeld, fid-deċiżjoni ta' ftuħ il-Kummissjoni rreferiet għas-sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Potsdam ([22]). Il-Qorti Distrettwali osservat li l-easyJet kienet ingħatat użu esklussiv ta' terminal shiħ tal-ajruport (it-Terminal B) u li l-linji tal-ajru kollha l-oħrajn li qabel kienu marru f'dan it-terminal ġew obbligati jitilqu minn hemm. Dan it-terminal joffri diversi vantaġġi li mhumiex disponibbli fit-terminali l-oħrajn tal-Ajruport ta' Berlin-Schönefeld. Pereżempju, it-terminal għandu sistema ta' mmaniġġjar tal-bagalji b'diversi livelli li tippermetti check-ins konsiderevolment aktar mgħaġġlin meta mqabbla mas-sistemi bil-conveyor tat-terminali l-oħrajn li huma ristretti għal livell wieħed.

(69) Skont il-Kummissjoni, il-Qorti Distrettwali osservat li ma kien hemm l-ebda raġuni għaliex l-easyJet għandha tingħata dritt esklussiv biex tuża t-Terminal B. Anki linji tal-ajru oħrajn li joperaw fl-Ajruport ta' Berlin-Schönefeld jipproċessaw ħafna passiġġieri f'Schönefeld u kienu joffru għadd simili ta' konnessjonijiet bħall-easyJet. Barra minn hekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li l-kera mitluba mill-FBS lill-easyJet ta' EUR […] fix-xahar kienet inqas mill-kera normali fis-suq.

(70) Għalhekk il-fehma proviżorja tal-Kummissjoni kienet li l-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 kien jikkostitwixxi vantaġġ speċifiku għall-easyJet. Barra minn hekk, il-Kummissjoni kienet tal-fehma li kien jidher li dan il-vantaġġ ekonomiku fixkel il-kompetizzjoni u affettwa ħażin il-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(71) Fir-rigward tal-użu ta' fondi tal-Istat fil-miżura 4 u l-attribwibbiltà ta' din il-miżura lill-Istat, il-Kummissjoni semmiet l-istess argumenti bħal fil-każ tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(72) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni xeħtet dubji fuq il-kompatibbiltà tal-miżura mas-suq uniku jekk din setgħet tiġi kklassifikata bħala għajnuna mill-Istat, b'mod partikolari fid-dawl tad-dispożizzjonijiet tal-Linji Gwida tal-Avjazzjoni.

5. **DIKJARAZZJONIJIET TAL-OPINJONI MILL-PARTIJIET INTERESSATI**

5.1. **L-Air France**

(73) Skont dejta mill-Air France, it-tariffi mnaqqsin mitlubin mill-FBS f'Schönefeld ma kinux jirrappreżentaw miżura universali, peress li f'dan ir-rigward ma kinitx saret id-divulgazzjoni pubblika meħtieġa. Barra minn hekk, it-terminu tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 (20 sena) ma kienx konsistenti mal-prattika deċiżjonali tal-Kummissjoni. Ma kien hemm l-ebda ġustifikazzjoni oġġettiva għall-appoġġ finanzjarju fit-tul, u ma seta' jintwera l-ebda effett ta' inċentiv.

([21]) Sabiex tikkorrobora din il-konklużjoni proviżorja, il-Kummissjoni rreferiet għal sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Potsdam datata l-20 ta' Ottubru 2004 (nru. tal-fajl 2 O 70/04, paġna 5).

([22]) Sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Potsdam datata l-20 ta' Ottubru 2004 (nru. tal-fajl 2 O 70/04).

(74) Fir-rigward tal-użu tat-Terminal B mill-easyJet, Air France esprimiet il-fehma li dan kien l-uniku terminal maħsub għall-użu esklussiv minn linja waħda tal-ajru. Il-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 ma kienx ġie soġġett għal proċedura ta' offerti. L-easyJet kienet l-unika linja tal-ajru li setgħet toffri sistema konvenjenti u affidabbli għall-ġbir tal-bagalji f'Schönefeld.

5.2. **Il-Lufthansa**

(75) Fid-dikjarazzjoni ta' opinjoni tagħha d-Deutsche Lufthansa AG (il-"Lufthansa") semmiet li l-iżvilupp tan-negozju fit-tliet ajruporti ta' Berlin (Tegel, Schönefeld u Tempelhof) kien mexa b'mod estremament pożittiv u matul l-aħħar tliet snin il-qligħ fuq il-bejgħ kien ta' madwar […]%. Fil-fehma tal-Lufthansa, Schönefeld kien ġie sussidjat mil-linji tal-ajru li joperaw barra minn Tegel.

5.3. **Germania**

(76) Germania Fluggesellschaft mbH (il-"Germania") kienet tal-fehma li l-vantaġġi offruti f'Schönefeld fuq il-bażi tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti bejn l-FBS u l-BFG kienu ġew iffinanzjati mill-passiġġieri tal-Ajruport ta' Tegel. Skont Germania, is-sussidjar reċiproku huwa riżultat tal-metodu li bih jiġu kkalkolati t-tariffi u r-rabtiet bejn l-operaturi tal-Ajruporti ta' Schönefeld u Tegel li, skont Germania, jista' jitqies bħala kollużjoni. Skont Germania, l-FBS ma kinitx irreaġixxiet għat-tpaċija tat-telf kif kien jagħmel investitur orjentat lejn is-suq. Germania tqis li huwa improbabbli li l-ispejjeż tal-FBS f'Schönefeld setgħu jkunu koperti mill-operazzjonijiet.

(77) Germania argumentat li l-linji tal-ajru f'Schönefeld irċevew għajnuna operatorja b'riżultat ta' kuntratti individwali għal tariffi ajruportwali. Barra minn hekk, Germania sostniet li l-Iskeda ta' tariffi tal-2004 la kienet ġiet approvata u lanqas ippubblikata.

(78) Skont Germania, il-kera mitluba mingħand l-easyJet ma kinitx tikkorrispondi mal-prezz normali tas-suq għall-użu tat-Terminal B. Dan kien ifisser trattament preferenzjali u għajnuna mill-Istat. L-użu esklussiv tat-terminal sħiħ ippermetta sabiex l-easyJet tkun tista' tipprovdi servizz aktar effiċjenti, u linji tal-ajru oħrajn ma kellhomx din il-possibilità.

5.4. **Id-DBA**

(79) Skont dejta mid-DBA Luftfahrtgesellschaft (id-"DBA"), trasportatur tal-ajru bi prezz baxx u sussidjarja tal-Air Berlin (l-operazzjonijiet ġew sospiżi fl-2008), il-kompetizzjoni fil-prezz kienet partikolarment b'saħħitha fis-suq tal-avjazzjoni ta' Berlin. Bl-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs f'Schönefeld il-kundizzjonijiet kompetittivi kienu komplew jiħraxu, b'mod partikolari bid-dħul ta' Germanwings u l-easyJet. Dan xeħet pressjoni fuq il-linji tal-ajru li joperaw minn Tegel, speċjalment LCCs oħra bħall-Air Berlin/id-DBA.

(80) Skont id-DBA, il-kera mħallsa mill-easyJet għat-Terminal B ma kinitx konformi mal-prezz normali tas-suq. Barra minn hekk, l-użu esklussiv tal-faċilità ta' mmaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B kien jikkostitwixxi trattament preferenzjali, li kien rilevanti f'termini tal-leġislazzjoni dwar l-għajnuna mill-Istat.

5.5. **L-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej**

(81) L-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej (l-"AEA"), li tirrappreżenta l-interessi tal-linji tal-ajru Ewropej, temmen li s-sussidjar reċiproku bejn Tegel u Schönefeld, u bejn il-membri tal-AEA li joperaw primarjament minn Tegel u l-linji tal-ajru sussidjati kompetituri bbażati f'Schönefeld, kien diskriminatorju. Skont l-AEA, il-linji tal-ajru li joperaw minn Schönefeld ma kinux ikunu ekonomikament vijabbli mingħajr dan is-sussidjar reċiproku antikompetittiv u t-tariffi f'Tegel setgħu jkunu konsiderevolment inqas. Minħabba l-qrubija ġeografika ta' Tegel għal Schönefeld, mill-perspettiva tal-pubbliku s-sussidji ma kinux meħtieġa.

(82) Barra minn hekk, skont l-AEA, il-miżuri speċifikati fid-deċiżjoni ta' ftuħ ma setgħux jiġu ġġustifikati b'mod oġġettiv u l-iskontijiet u l-inċentivi kienu arbitrarji u diskriminatorji. Għalhekk, kienu inkompatibbli mal-Linji Gwida dwar l-Avjazzjoni.

5.6. **Germanwings**

(83) Fl-opinjoni ta' Germanwings, l-FBS dejjem kienet aġixxiet bħala investitur privat lejn il-kumpanija. Minkejja t-tnaqqis gradwali fl-iskontijiet mogħtija, Germanwings kienet espandiet in-netwerk tar-rotot tagħha minn Schönefeld. Il-kumpanija kienet ibbażat ruħha fuq il-fatt li l-ftehimiet finanzjarji mal-FBS kienu konsistenti mal-liġi, b'mod partikolari peress li t-tliet ajruporti ta' Berlin kienu jifformaw sistema waħda ta' ajruporti.

(84) Germanwings qalet li l-ajruporti f'Ħamburg, Dresden, Leipzig jew Lübeck ([23]) ma kinux tqiesu bħala alternattivi kompetittivi xierqa għal Schönefeld, peress li primarjament il-linja tal-ajru kienet topera rotot Ġermaniżi interni. Fid-dawl tal-ħinijiet qosra tat-titjiriet fuq rotot domestiċi, l-ajruporti speċifikati kienu 'l bogħod wisq minn Berlin biex jitqiesu bħala alternattivi xierqa għal Schönefeld.

(85) Germanwings qalet ukoll li l-kiri tat-Terminal B mill-easyJet kien kiser ir-regoli tal-kompetizzjoni u r-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, peress li l-easyJet bl-ebda mod ma kienet involuta fil-finanzjament tat-Terminal B u l-kiri kien seħħ mingħajr il-proċeduri rilevanti ta' offerti. Barra minn hekk, fid-dawl tal-fatt li t-Terminal B, b'differenza mit-Terminali A u Ċ, kellu faċilità moderna għall-immaniġġjar tal-bagalji, il-prezz tal-kiri kien baxx wisq.

5.7. **L-Ajruport ta' Lübeck**

(86) L-Ajruport ta' Lübeck indika li ma kien ġie rreġistrat l-ebda impatt negattiv tal-istrateġija tan-negozju tal-FBS fis-suq.

5.8. **Ir-Ryanair**

(87) Ir-Ryanair kienet tal-fehma li ma kien hemm l-ebda kompetizzjoni fir-rigward ta' titjiriet fuq rotot qosra jew medji bejn, fuq naħa, l-ajruporti ta' Dresden, Ħamburg u Lübeck u, fuq in-naħa l-oħra, Schönefeld. Id-distanza bejn Schönefeld u Dresden, Ħamburg u Lübeck kienet twila wisq biex tiġġenera kompetizzjoni bħal din. Għalhekk, kuntratt ma' Schönefeld ma kien se jkollu l-ebda impatt fuq dawn l-ajruporti l-oħrajn.

(88) Ir-Ryanair indikat li t-tariffi li ħallset f'Schönefeld kienu konformi mad-dettalji stabbiliti fl-iskeda ta' tariffi, li kienu konsistenti mal-prattika standard fis-settur. Il-kuntratt mal-FBS kien jixbah il-kuntratti konklużi ma' sensiela ta' ajruporti privati u kien ikun konkluż bl-istess mod minn investitur orjentat lejn is-suq. Ir-Ryanair ippreżentat studju minn konsulenza dwar il-ġestjoni […] li janalizza l-ftehim kuntrattwali bejn ir-Ryanair u l-FBS. Fuq il-bażi ta' analiżi komparattiva tal-Ajruport ta' Schönefeld mal-ajruporti ta' Liverpool u Luton, il-konsulenza dwar il-ġestjoni waslet għall-konklużjoni li l-imġiba tal-FBS fir-rigward tar-Ryanair kienet konsistenti mal-imġiba mistennija minn investitur privat orjentat lejn is-suq.

(89) Fil-fehma tar-Ryanair, Berlin kien ċentru finanzjarju u amministrattiv Ewropew importanti, simili għal Londra jew Milan, u b'hekk destinazzjoni Ewropea importanti. Għalhekk il-linji tal-ajru bbażati f'Berlin setgħu jiddependu fuq għadd suffiċjenti ta' passiġġieri li jixtiequ jivvjaġġaw hemmhekk.

5.9. **L-easyJet**

(90) Fir-rigward tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003, l-easyJet tgħid li investitur orjentat lejn is-suq li kien ikun qed jaġixxi minflok l-FBS kien juża wkoll din it-tip ta' strateġija. Fil-fatt permezz tal-miżura l-FBS irnexxielha tikseb żieda sinifikanti fl-għadd ta' passiġġieri u tejbet ir-riżultat annwali.

(91) Barra minn hekk, l-easyJet indikat li l-eżistenza ta' ftehim individwali dwar it-tariffi bejn l-FBS u l-easyJet mhux bilfors kienet tfisser li kienu ngħataw skontijiet diskriminatorji. Fil-fehma tal-easyJet kienu ngħataw eżattament l-istess kundizzjonijiet bħalma kienu ngħataw kemm lill-EasyJet u lil linji tal-ajru oħrajn b'miri ta' tkabbir paragunabbli. L-iskontijiet xorta waħda kienu ġġustifikati fid-dawl tal-ekonomiji ta' skala offruti mill-easyJet. Għadd kbir ta' passiġġieri fl-Ajruport ta' Schönefeld kienu klijenti tal-easyJet, u għalhekk l-easyJet kienet għamlet kontribuzzjoni sproporzjonata għat-titjib tar-riżultati tal-FBS.

(92) Fir-rigward tal-użu tat-Terminal B, l-easyJet osserat li dan ma kienx terminal awtonomu ta' ajruport. Fil-fatt l-easyJet kienet kriet żona separata għaċ-check-in u spazju assoċjat għall-uffiċċji fit-Terminal tat-Tramuntana tal-Ajruport ta' Schönefeld. Iż-żona kienet faċilment aċċessibbli għall-pubbliku u kienet anki tintuża minn passiġġieri tal-linji tal-ajru oħra. Meta ġie ffirmat il-kuntratt mal-easyJet, kien hemm biżżejjed kapaċità żejda disponibbli fit-Terminal B. Għalhekk ma kienu ġew prodotti l-ebda żvantaġġi għal-linji tal-ajru l-oħra. L-easyJet indikat li mill-bidu tal-operazzjonijiet ta' titjir f'Schönefeld fl-2004 il-kumpanija kienet il-linja tal-ajru bl-akbar volumi tal-passiġġieri. Għalhekk l-użu esklussiv ta' ċerti żoni tat-Terminal B kien iġġustifikat b'mod oġġettiv.

(93) Barra minn hekk, fl-opinjoni tal-easyJet is-sistema ta' mmaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B kienet sempliċiment konformi mal-istandards tekniċi normali, u b'hekk l-easyJet ma kienet kisbet l-ebda vantaġġ fuq linji tal-ajru oħrajn.

(94) Fir-rigward tal-valur tas-suq tat-Terminal B, l-easyJet indikat li l-kera mħallsa kienet ogħla mill-valur tas-suq għat-Terminal B, peress li t-terminal ma kienx biżżejjed biex ikopri l-ħtiġijiet ta' kapaċità tal-easyJet. Għalhekk tqabbil tal-kera seta' jsir biss ma' erja tas-superfiċje paragunabbli fl-Ajruport ta' Schönefeld jew – fir-rigward tal-uffiċċji – ma' spazji għall-uffiċċji fl-inħawi tal-ajruport.

([23]) Dawn l-ajruporti ssemmew fid-deċiżjoni ta' ftuħ bħala eżempji ta' ajruporti li fil-każ tagħhom il-miżuri analizzati seta' kellhom impatti negattivi (ara l-premessa 151 tad-deċiżjoni ta' ftuħ).

5.10. **L-FBS**

(95) L-FBS irriferiet għas-sitwazzjoni eċċezzjonali ta' Berlin, jiġifieri s-sistema tal-ajruporti (li oriġinarjament kienet tikkonsisti minn tliet ajruporti) u l-pjanijiet għall-bini ta' Ajruport ċentrali f'Berlin-Brandenburg (BER). Fl-2003 it-traffiku f'Schönefeld kien ilaħħaq biss 50 % tal-kapaċità u l-operazzjonijiet tal-ajruport ma kinux qed ikopru l-ispejjeż. Fl-opinjoni tal-FBS, l-għeluq ta' Schönefeld kien iwassal ukoll għat-telf tal-liċenzja operattiva għal Schönefeld, li kienet essenzjali għall-operazzjoni tal-BER.

(96) L-FBS saħqet li l-ajruporti msemmija mill-Kummissjoni bħala preżunti kompetituri fid-deċiżjoni ta' ftuħ fil-fatt ma kinux f'kompetizzjoni mal-ajruporti ta' Berlin, peress li d-distanza ġeografika bejn l-ajruporti individwali kienet twila wisq.

(97) Fir-rigward tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti, l-FBS argumentat li tali kuntratti bejn il-kumpaniji fi ħdan grupp kienu ħaġa ta' kuljum fid-dinja tan-negozju. L-FBS ħasset li l-assenjazzjoni tal-profitti bejn it-tliet ajruporti ta' Berlin kienet kwistjoni purament interna għall-kumpanija. Fil-fehma tal-FBS, is-sistema tal-ajruport kienet tifforma impriża waħda li kienet qed issegwi interessi komuni u kienet marbuta b'mod reċiproku mid-dritt soċjetarju. Is-sistema tal-ajruport kienet tirrappreżenta suq ġeografiku u funzjonali individwali. Għalhekk din kienet kwistjoni ta' prattika normali tas-suq u, f'dan il-każ, minn perspettiva ekonomika kienet anki raġonevoli.

(98) L-FBS oġġezzjonat għal uħud mill-konklużjonijiet proviżorji fid-deċiżjoni ta' ftuħ dwar l-użu ta' fondi tal-Istat. Skont il-kumpanija, il-fatt li l-iskeda ta' tariffi għandha tiġi approvata pubblikament ma jiġġustifikax il-konklużjoni li l-fondi tal-FBS kienu kkontrollati mill-Istat. Skont l-FBS, is-sistema tal-iskedi ta' tariffi kienet tapplika bl-istess mod għal azzjonisti pubbliċi u privati tal-ajruporti u kienet tippermetti għall-kunsiderazzjoni tal-interess pubbliku fl-operazzjoni tat-traffiku tal-ajru skont l-istandards legali. Skont id-dejta mill-FBS, il-Ministru-President tal-Istat Federali ta' Brandenburg, li kien anki membru tal-bord superviżorju tal-FBS, ma kellu l-ebda awtorità li joħroġ direttivi lill-ministeru responsabbli għall-approvazzjoni tal-iskedi ta' tariffi. Meta jiġu stabbiliti t-tariffi, ir-relazzjoni legali bejn l-ajruport u l-linji tal-ajru kienet esklussivament soġġetta għal-liġi privata u kienet vinkolanti fil-liġi ċivili, irrispettivament mill-approvazzjoni mill-korp awtorevoli.

(99) Barra minn hekk, l-FBS iddikjarat li l-iskeda ta' tariffi kellha l-istess effett bħall-patti u l-kundizzjonijiet kummerċjali ġenerali u, irrispettivament minn kwalunkwe approvazzjoni uffiċjali, kienet komponent ċentrali tal-kuntratt bejn ajruport u linja tal-ajru. L-iskeda ta' tariffi – inklużi s-sistemi ta' skontijiet fiha – kienet ġiet offruta bl-istess mod lil-linji tal-ajru kollha sa mill-1 ta' Mejju 2004. L-istipulazzjonijiet kuntrattwali individwali kienu ntużaw sempliċiment biex jiġu stabbiliti l-kundizzjonijiet tal-implimentazzjoni bilaterali u l-objettivi dettaljati. Ma kien inġħata l-ebda vantaġġ speċjali permezz ta' dawn il-kuntratti.

(100) L-FBS argumentat li fl-2003, wara li t-tentattivi ta' privatizzazzjoni kienu fallew, u minħabba l-użu differenti tal-kapaċità fl-aktar żewġ ajruporti importanti ta' Berlin– l-użu ta' kważi l-kapaċità shiha f'Tegel mingħajr possibilitajiet ta' espansjoni kbira, f'kuntrast mal-kapaċitajiet żejda sinifikanti fil-post futur ta' BER f'Schönefeld – kellha tieħu miżuri biex timmaniġġja t-traffiku tal-ajru b'mod sostenibbli u b'mod kosteffikaċi fiż-żona metropolitana ta' Berlin.

(101) Barra minn hekk, l-FBS qalet li kien fl-interess tal-Grupp FBS li fid-dawl tal-operat fil-ġejjieni tal-Ajruport ta' BER issostni l-operazzjonijiet f'Schönefeld. Skont l-FBS, anki l-għeluq temporanju ta' Schönefeld kien de facto se jagħmel il-kisba tal-objettiv strateġiku fit-tul – l-operat ta' ajruport ċentrali f'Berlin fis-sit ta' Schönefeld – wieħed impossibbli.

(102) Għalhekk, fl-opinjoni tal-FBS, l-operazzjonijiet f'Schönefeld bejn l-2003 u l-ftuħ tal-Ajruport ta' BER kellhom jingħaqdu bl-aktar mod kosteffikaċi possibbli. L-FBS żied li d-deċiżjoni biex tiġi implimentata l-istrateġija tal-LCCs kienet ittieħdet sabiex jittejjeb l-użu tal-kapaċitajiet disponibbli f'Schönefeld fuq ir-rakkomandazzjoni tal-konsulenza rinomata dwar il-ġestjoni. Din l-istrateġija tal-LCCs tqieset bħala soluzzjoni ekonomikament favorevoli għall-FBS, peress li kien ġie vvalutat li kien probabbli li l-iskeda ta' tariffi rakkomandata, fosthom is-sistema ta' inċentivi finanzjarji mmirati u t-tnaqqis progressiv tagħhom previsti fiha, kienet se twassal għal żieda fil-volumi tat-traffiku f'Schönefeld.

(103) Skont l-FBS, l-istrateġija tal-LCCs kienet suċċess kbir. L-għadd ta' passiġġieri f'Schönefeld spara 'l fuq, mingħajr tnaqqis fil-volumi tal-passiġġieri fl-ajruporti l-oħrajn ta' Berlin. L-FBS saħqet li ż-żieda fil-volum tat-traffiku kienet wasslet għal dħul akbar u l-problemi ekonomiċi kienu ngħelbu malajr. Lura fl-2006 ir-riżultat operattiv (EBIT) għall-FBS kien inizjalment pożittiv. Skont l-FBS, kien ġie supponut li din it-tendenza pożittiva kienet se tkompli, xi ħaġa li kienet importanti b'mod partikolari għall-vijabilità finanzjarja tal-ajruport il-ġdid.

(104) L-FBS iddikjarat li l-bidla strateġika li nbdiet fl-2003 kienet essenzjali għal raġunijiet ekonomiċi, u li għalhekk l-FBS kienet aġixxiet bħal investitur prudenti orjentat lejn is-suq. Il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju li kien jifforma l-bażi għall-istrateġija tal-LCCs kien ippermetta sabiex l-FBS tbassar li l-operazzjonijiet tal-ajruport kienu se jsiru profittabbli. L-FBS irreferiet għall-istudju kkummissjonat mill-kumpanija tal-awditjar […] (l-"istudju mill-ewwel konsulent"). Dan l-istudju, li tlesta fl-2007, ikkonferma li l-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs u l-introduzzjoni ta' skeda korrispondenti ta' tariffi kienu raġonevoli mill-perspettiva ta' investitur orjentat lejn is-suq.

(105) L-FBS iddikjarat li l-kuntratti individwali li l-għan tagħhom kien l-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs - konklużi ma' ċerti LCCs qabel kienet daħlet fis-seħħ l-iskeda ta' tariffi tal-2004 - kienu meħtieġa sabiex il-linji tal-ajru jiġu offruti inċentiv biex jirrilokaw f'Schönefeld. L-FBS irriferiet għat-tieni studju kkummissjonat mill-kumpanija tal-awditjar […], li kien tlesta wkoll fl-2007. Fil-qafas ta' dan l-istudju, […] analizzat il-profittabilità tad-diversi kuntratti taħt il-miżura 3 u nnotat li meta kkonkludiet dawn il-kuntratti l-FBS kienet aġixxiet bħal investitur prudenti orjentat lejn is-suq. Il-kuntratti individwali kollha ma' linji tal-ajru differenti kienu ġew konklużi fuq il-bażi ta' kunsiderazzjonijiet purament ekonomiċi bl-għan li s-sitwazzjoni ekonomika tal-FBS titjieb malajr.

(106) Fir-rigward tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003, l-FBS kien tal-fehma li kien komponent essenzjali tal-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs u għalhekk ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. L-istrateġija tal-LCCs kienet offriet lill-easyJet, wieħed mill-LCCs ewlenin fl-Ewropa, inċentiv biex jistabbilixxi bażi f'Schönefeld.

(107) Fuq il-bażi tal-konklużjoni b'suċċess tal-kuntratt mal-easyJet (meqjusa bħala "utent ewlieni"), l-FBS kien irnexxielha tipperswadi linji tal-ajru oħra biex jirrikolaw f'Schönefeld. Ir-relazzjoni kuntrattwali mal-easyJet (inkluż l-obbligu impost fuq il-linja tal-ajru biex tistazzjona numru minimu ta' ajruplani f'Schönefeld) ipprovdiet liż-żewġ partijiet b'livell għoli ta' ċertezza fl-ippjanar u kkontribwixxiet b'mod sinifikanti għaż-żieda fil-profittabilità ta' Schönefeld.

(108) L-FBS argumentat li l-kuntratt tal-easyJet tal-2003 ma varjax b'mod fundamentali mill-iskeda ta' tariffi tal-2004 u ma kienx jinvolvi l-għoti illegali ta' vantaġġi. Barra minn hekk, l-FBS saħqet li l-ftehim dwar l-emendar tal-easyJet tal-2007 isemmi b'mod speċifiku l-Iskeda ta' tariffi tal-2006, li kienet applikabbli dak iż-żmien.

(109) Barra minn hekk, l-FBS indikat li l-kuntratti individwali mal-LCCs kienu ġew konklużi qabel ma ġew adottati l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-2005. Xi kuntratti kienu saħansitra ġew iffirmati qabel l-adozzjoni tad-deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-każ ta' *Charleroi* ([24]).

(110) Madankollu, fil-fehma tal-FBS, l-easyJet ma kienet ingħatat l-ebda vantaġġ speċifiku, permezz tal-kiri ta' kmamar fit-Terminal B. L-easyJet kienet ġiet allokata terminal sħiħ għal raġunijiet ekonomiċi u prattiċi minħabba l-volum kbir ta' passiġġieri tal-linja tal-ajru f'Schönefeld. L-easyJet kienet ħallset il-prezz normali tas-suq, li kien ġie miftiehem fuq il-bażi ta' tariffi ta' kiri diġà mitlubin f'Schönefeld. L-allokazzjoni ta' żoni tat-terminal kienet prattika komuni fl-ajruporti Ġermaniżi u internazzjonali. Barra minn hekk, ma kien hemm l-ebda drittijiet ta' reklamar li kienu jagħtu lill-easyJet vantaġġ fuq linji tal-ajru oħra, peress li l-easyJet – l-istess bħal-linji tal-ajru l-oħra – kienet ingħatat biss drittijiet ta' markar korporattiv għaż-żona taċ-check-in tagħha stess.

6. **DIKJARAZZJONI TAL-OPINJONI MILL-ĠERMANJA**

6.1. **L-influwenza tal-Istat**

(111) Il-Ġermanja ddikjarat li r-riżorsi tal-FBS ma kinux ikkontrollati mill-Istat, u li l-użu tagħhom ma setax jiġi attribwit lill-Istat. Skont il-Ġermanja, l-inċentivi u l-iskontijiet rilevanti ma kinux iffinanzjati minn fondi pubbliċi, iżda kienu r-riżultat tal-attività kummerċjali ta' kumpanija li topera skont il-liġi privata.

(112) F'dan il-kuntest il-Ġermanja ddikjarat li l-FBS u s-sussidjarji tagħha, minkejja l-preżenza ta' azzjonist tal-Istat, ma kinux ġew inkorporati fis-sistema tal-amministrazzjoni pubblika, iżda kienu ġew soġġetti għall-prinċipji tal-kompetizzjoni u tas-suq ħieles deliberatament. Il-Ġermanja żiedet li l-azzjonisti tal-Istat kienu qed jistennew li l-FBS tagħmel il-profitti.

([24]) Deċiżjoni tal-Kummissjoni C(2004) 516 tat-12 ta' Frar 2004 dwar il-vantaġġi mogħtija mir-Reġjun tal-Wallonja u mill-operatur tal-ajruport ta' Brussels South Charleroi Airport lil-linja tal-ajru Ryanair fir-rigward tal-fergħa tal-uffiċċju tagħha f'Charleroi (ĠU L 137 30.4.2004, p. 1).

6.2. **Il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti (miżura 1)**

(113) Il-Ġermanja kienet tal-fehma li l-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti ma kienx jinvolvi sussidjar reċiproku li seta' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(114) Fir-rigward tal-liġi pubblika u l-leġiżlazzjoni tal-Unjoni, il-Ġermanja saħqet li ([25]) l-ajruporti ta' Berlin kienu interkonnessi b'tali mod li kienu jiffurmaw 'sistema waħda ta' ajruporti'. L-iskop ta' din is-sistema ta' ajruport kien biex l-ajruporti differenti jiġu trattati bħala ajruport wieħed, b'bosta runways u strixxi ta' nżul. Għalhekk l-FBS u l-BFG kellhom jitqiesu bħala kumpanija waħda. Il-Ġermanja indikat li l-Kummissjoni stess kienet irriferiet għal ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti, struttura komuni tal-IT, funzjonijiet ewlenin ċentralizzati u pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju uniformi bħala kriterji biex kumpaniji individwali fi ħdan grupp jiġu kklassifikati bħala mhux awtonomi. ([26])

(115) Skont il-Ġermanja, it-trasferiment tal-profitti ma kienx jikkostitwixxi assenjazzjoni tal-ispejjeż minn Schönefeld għal Tegel u Tempelhof. Dan ma kellu l-ebda impatt fuq it-tariffi ajruportwali f'Tegel. It-tariffi impost fit-tliet ajruporti kienu kollha bbażati fuq l-ispejjeż akkumulati f'kull ajruport.

(116) Barra minn hekk, il-Ġermanja qalet li l-FBS, bħal kwalunkwe kumpanija privata oħra, kienet segwiet pjan strateġiku biex tagħmel profitti fit-tul. Karatteristika ewlenija ta' dan il-pjan kienet il-ħolqien ta' ajruport uniku għal Berlin fis-sit ta' Schönefeld.

6.3. **Il-validità legali tal-Iskeda ta' tariffi tal-2004**

(117) Skont il-Ġermanja, il-konklużjoni proviżorja tal-Kummissjoni fid-deċiżjoni ta' ftuħ, li tipprovdi li l-iskedi ta' tariffi li ma kinux ġew approvati inkondizzjonalment mill-awtorità federali responsabbli tal-Istat ma kinux legalment validi, ([27]) ma kinitx tirrifletti b'mod korrett is-sitwazzjoni legali prevalenti fil-Ġermanja. Skont l-Artikolu 43a tad-Digriet dwar il-Liċenzji tal-Avjazzjoni, approvazzjoni mill-awtorità Federali kompetenti tal-Istat ([28]) ma kinitx prekundizzjoni għall-validità legali tal-iskeda ta' tariffi. Fuq il-bażi tal-ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti Federali Suprema (BGH) u tal-qrati tal-ewwel istanza fil-Ġermanja, l-iskedi ta' tariffi ppubblikati tal-ajruporti kienu 'Patti u Kundizzjonijiet Kummerċjali Ġenerali', kif definit fil-liġi ċivili Ġermaniża. ([29]) Dan ifisser li l-iskedi ta' tariffi - jekk ġewx approvati mill-awtorità kompetenti jew le – kienu jservu bħala patti u kundizzjonijiet kuntrattwali offruti bħala standard lil-linji tal-ajru li jużaw l-ajruport ([30]).

(118) Fil-fehma tal-Ġermanja, il-Qorti Distrettwali ta' Potsdam fis-sentenza tagħha tal-20 ta' Ottubru 2004, li l-Kummissjoni kienet iċċitati fil-premessa 22 ([31]) tad-deċiżjoni ta' ftuħ, kienet interpretat il-kuntest b'mod żbaljat. Barra minn hekk, kien ġie ppreżentat appell kontra din is-sentenza. F'dan il-kuntest, il-Qorti Superjuri Reġjonali ta' Brandenburg kienet ħarġet nota ġudizzjarja li skontha s-sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Potsdam ma setgħetx tiġi aċċettata. Il-Ġermanja ddikjarat li mbagħad it-talba kienet ġiet irtirata fi ftehim ta' kompromess għall-kawża prinċipali bejn il-partijiet għall-kawża. Għalhekk is-sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Potsdam qatt ma kienet legalment vinkolanti u kienet saret ineffettiva permezz tal-irtirar tat-talba, anki jekk ma kienx ġiet speċifikament imħassra. Il-Ġermanja indikat li minn dakinhar il-Qorti Distrettwali ta' Potsdam kienet bidlet l-opinjoni legali tagħha u, f'każ sussegwenti kważi identiku kienet irrifjutat talba dwar l-iskeda ta' tariffi għal Schönefeld.

6.4. **Il-kuntratti individwali konklużi bejn l-FBS u ċerti linji tal-ajru (il-miżuri 2 u 3)**

(119) Il-Ġermanja ddikjarat li s-sistema ta' tariffi u l-ftehimiet kuntrattwali individwali ma' diversi linji tal-ajru fl-ajruport ta' Schönefeld iridu jiġu kkunsidrati fil-kuntest tal-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs.

([25]) Ara l-Artikolu 2h tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 95/93 tat-18 ta' Jannar 1993 dwar ir-regoli komuni għall-allokazzjoni ta' slots f'ajruporti tal-Komunità (ĠU L 14, 22.1.1993, p. 1).

([26]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2002/346/KE tas-17 ta' Ottubru 2001 dwar l-għajnuna mill-Istat mogħtija mill-Ġermanja lil Deckel Maho Seebach GmbH, il-premessa 16 (C 27/2000) (ĠU L 126, 13.5.2002, p. 14); id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-15 ta' Jannar 2002 dwar l-għajnuna mill-Istat mogħtija mill-Ġermanja lil Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Mecklenburg-Western Pomerania, il-premessa 67 (C 41/2001) (ĠU L 165, 24.6.2002, p. 15).

([27]) Ara l-premessa 65.

([28]) It-Taqsima 43 tal-verżjoni preċedenti tal-*Luftverkehrszulassungsordnung* (id-Digriet dwar il-Liċenzji tal-Avjazzjoni).

([29]) Ara s-sentenza tal-BGH tal-24 ta' Novembru 1977, nru. tal-fajl III ZR 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW, Il-Ġurnal tal-Liġi dwar l-Ajru u l-Ispazju) 1979, 140 (143); is-sentenza tal-Qorti Distrettwali ta' Berlin, tal-25 ta' Awwissu 2000, nru. tal-fajl 96 O 197/99, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 2001*, 475 (479); is-sentenza tal-BGH tat-23 ta' Jannar 1997, nru. tal-fajl III ZR 27/96, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1997*, 510.

([30]) Ara s-sentenza tal-BGH tal-24 ta' Novembru 1977, nru. tal-fajl ZR III 27/76, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1979*, 140 (148), is-sentenza tal-Qorti Amministrattiva Federali tat-8 ta' Lulju 1977, nru. tal-fajl VII C 72/74, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 1977*, (49); Giemulla, in: Giemulla/Schmid (ed.), Kummentarju minn Frankfurt dwar il-liġi tal-avjazzjoni, Cologne 2007, l-Artikolu 43 tad-Digriet dwar il-Liċenzji tal-Avjazzjoni, il-paragrafu 16.

([31]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna 21.

(120) F'dan il-kuntest, il-Ġermanja ddikjarat li l-ajruporti ta' Berlin, bħala "sistema waħda ta' ajruporti", ma kinux f'kompetizzjoni ma' xulxin. Schönefeld kien wettaq funzjoni supplimentari biex ittaffi l-piż fuq l-Ajruport ta' Tegel, li kien laħaq il-limiti tal-kapaċità tiegħu. L-istrateġija tal-LCCs kienet metodu leġittimu għall-kontroll indirett tal-konġestjoni. Din l-istrateġija ma wasslitx għal tnaqqis fl-għadd tal-passiġġieri f'Tegel. Fil-fatt fis-snin qabel inbdiet il-proċedura ta' investigazzjoni formali ż-żewġ ajruporti kien irnexxielhom iżidu l-għadd ta' passiġġieri tagħhom b'mod sinifikanti. Barra minn hekk minħabba d-distanzi ġeografiċi involuti, l-ajruporti ta' Berlin ma kinux f'kompetizzjoni mal-ajruporti ta' Leipzig, Dresden, Ħamburg jew Lübeck, b'mod partikolari fir-rigward tal-passiġġieri attenti għall-ispejjeż tal-LCC.

(121) Skont il-Ġermanja, sabiex tiġi implimentata l-istrateġija tal-LCCs, kien importanti li tiġi attirata linja tal-ajru bħala utent ewlieni li jkollha lil Schönefeld bħala l-bażi tagħha. Dan kien l-ewwel pass biex jinbena volum għoli ta' traffiku f'dan l-ajruport, biex Schönefeld isir aktar attraenti għal linji tal-ajru oħrajn. Kieku l-istess kundizzjonijiet li ġew applikati għal Schönefeld ġew applikati għal Tegel, kien ikun impossibbli li jiġi attirat dan l-utent ewlieni, kif jidher mit-tentattivi li fallew fid-disgħinijiet sabiex il-linji tal-ajru jiġu perswaditi jirrilokaw minn Tegel għal Schönefeld. Sabiex it-traffiku jiġi ddevjat u jiġi żgurat l-użu effiċjenti tal-kapaċità ta' Schönefeld, kien hemm bżonn li jinħolqu inċentivi għat-traffiku tal-ajru fl-ajruport ta' Schönefeld. Bl-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs, il-linji tal-ajru ngħataw inċentivi rilevanti, li kienu jinkludu skeda ta' tariffi li toffri skontijiet fuq il-kwantità u inċentivi finanzjarji oħrajn.

(122) Kien hemm bżonn li l-istrateġija tal-LCCs tiġi implimentata permezz ta' kuntratti individwali ma' diversi linji qabel ma daħlet fis-seħħ l-iskeda ta' tariffi tal-2004 sabiex jiġi limitat it-telf iġġenerat minn Schönefeld malajr kemm jista' jkun u biex tinkiseb pożizzjoni vantaġġuża fis-suq tal-LCC, li dak iż-żmien kien qed jikber b'rata mgħaġġla. F'dan ir-rigward, il-Ġermanja qalet li emenda uffiċjal għall-iskeda ta' tariffi għal ajruport kienet toħloq nefqa amministrattiva konsiderevoli u ma setgħetx titlesta malajr biżżejjed sabiex tinbeda l-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs malajr kemm jista' jkun, jiġifieri fl-aħħar tal-2003.

(123) Il-Ġermanja argumentat li meta ħadet il-miżuri rilevanti l-FBS kienet aġixxiet bħal investitur orjentat lejn is-suq, peress li d-deċiżjonijiet kummerċjali tal-FBS kienu bbażati fuq l-istrateġija tal-LCCs u l-kuntratti individwali kienu ġew konklużi fuq il-bażi ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju sod li ġie żviluppat mill-konsulenza dwar il-ġestjoni. Barra minn hekk, il-Ġermanja rreferiet għal valutazzjonijiet li saru minn żewġ kumpaniji tal-awditjar, […] u […], li l-FBS kienet ikkummissjonat biex tirrevedi jekk il-prinċipju ta' investitur orjentat lejn is-suq kienx konsistenti mal-istrateġija tal-LCCs u mal-kuntratti individwali. Tabilħaqq instab li dan kien il-każ.

(124) Skont il-Ġermanja, l-awdituri kienu waslu għall-konklużjoni li kemm fir-rigward tad-deċiżjoni tal-maniġment dwar ir-riallinjament strateġiku kif ukoll tal-introduzzjoni ta' skema għal inċentivi finanzjarji seta' jintwera li f'sitwazzjoni pargunabbli investitur orjentat lejn is-suq kien jieħu l-istess deċiżjonijiet. Fir-rigward tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 u l-kuntratti individwali elenkati fit-Tabella 6 (ħlief għall-kuntratt mal-V-Bird), […] ikkalkolat il-valuri preżenti netti ("VPN") rilevanti, li kollha kienu pożittivi. Għalhekk, […] waslet għall-konklużjoni li investitur orjentat lejn is-suq kien jaġixxi eżattament bl-istess mod bħall-FBS. Madankollu, […] esprimiet dubji speċjalment fir-rigward tad-durata tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 kif kien oriġinarjament miftiehem mill-partijiet. […] innotat li fid-dawl ta' din il-klawżola kuntrattwali (10 snin bil-possibilità li jiġġedded għal 10 snin oħra), investitur prudenti orjentat lejn is-suq, meta jikkonkludi kuntratt bħal dan, kien fil-probabbiltà kollha jqis l-impatt tal-kuntratt ippjanat fuq l-operazzjonijiet futuri tal-Ajruport ta' BER, li kienu se jibdew qabel jiskadi l-kuntratt tal-easyJet tal-2003. ([32]) Skont […], l-eżistenza tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 seta' kellu impatt negattiv fuq it-tariffi li l-FBS setgħet innegozjat mal-linji tal-ajru oħra għall-użu tal-BER, u dan kien ikollu impatt fuq il-profittabilità tal-ajruport futur. Madankollu, il-Ġermanja qalet li dan it-tħassib dwar id-durata stipulata oriġinarjament tal-kuntratt konklużż mal-easyJet fl-2003 ma kienx għadu rilevanti, peress li dan il-kuntratt kien ġie emendat permezz tal-ftehim dwar l-emendar tal-easyJet tal-2007. Il-ftehim dwar l-emendar kien fih dispożizzjoni li tgħid li l-kuntratt kellu jintemm malli jibdew l-operazzjonijiet fil-BER, li dak iż-żmien kienu ppjanati għall-2011.

(125) Barra minn hekk, fil-kummenti tagħha dwar id-dikjarazzjonijiet tal-opinjonijiet tal-partijiet l-oħra, il-Ġermanja osservat li wħud mill-istqarrijiet dwar l-Iskeda ta' tariffi tal-2004 u l-kuntratti individwali mal-LCCs kienu parzjalment żbaljati u kienu ttieħdu barra mill-kuntest. Il-Ġermanja saħqet fuq il-fatt li l-iskeda ta' tariffi għal Schönefeld

([32]) Dan l-impatt ma kienx ġie kkunsidrat fil-kalkoli, li żvelaw valur preżenti nett pożittiv għall-kuntratt tal-easyJet tal-2003 matul il-perjodu tat-terminu kuntrattwali oriġinarjament stipulat (10 jew 20 sena, skont jekk l-easyJet kinitx se teżerċita l-għażla li terġa' ġġedded għal 10 snin oħra wara l-ewwel 10 snin).

kienet maħsuba biex tippromwovi l-introduzzjoni ta' destinazzjonijiet ġodda u ma kinitx diskriminatorja, peress li kull linja tal-ajru li rnexxielha tattira għadd suffiċjenti ta' passiġġieri jew tistabbilixxi konnessjonijiet ġodda jew frekwenzi ġodda f'Schönefeld kienet ibbenefikat mill-iskontijiet.

6.5. **Il-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 (miżura 4)**

(126) Fir-rigward tal-użu tat-Terminal B mill-easyJet, il-Ġermanja indikat li l-easyJet kienet kriet parti biss (24 %) mill-erja tas-superfiċje utilizzabbli tat-Terminal B. Skont il-Ġermanja, il-fatt li linja tal-ajru speċifika tħalliet tuża spazju għall-uffiċċji u desks għaċ-check-in f'żona speċifika tat-terminal kienet prattika normali f'ajruporti internazzjonali u ma kinitx tikkostitwixxi trattament preferenzjali.

(127) Fir-rigward tad-dritt esklussiv mogħti lill-easyJet, il-Ġermanja qalet li fid-dawl tal-għadd kbir ta' passiġġieri li jinġarru mill-easyJet, l-użu tat-Terminal B mil-linji tal-ajru oħra kien impossibbli għal raġunijiet purament prattiċi, peress li l-kapaċità tat-terminal kienet diġà inqabżet minħabba l-użu tiegħu mill-easyJet.

(128) Barra minn hekk, il-Ġermanja osservat li l-użu esklussiv ta' ċerti żoni tat-terminal kien ingħata wkoll lil linji tal-ajru oħra fl-Ajruport ta' Schönefeld. B'mod partikolari l-Grupp Lufthansa (Condor, SunExpress u Germanwings) kien oriġinarjament ibbenefika mill-użu waħdieni tat-Terminal D meta dan it-terminal kien inbena fl-2004-2005.

(129) Barra minn hekk, il-Ġermanja xeħtet dubji fuq il-validità tad-dikjarazzjonijiet ta' opinjonijiet ta' xi partijiet fir-rigward tal-miżura 4 u sostniet li l-figuri tal-kiri ċċitati minn uħud minn dawn il-partijiet kienu żbaljati u ma kinux sostanzjati. Il-kera mħallsa mill-easyJet kienet ġiet stabbilita fir-rigward tal-kera tipika fis-suq għal Schönefeld. Il-Ġermanja ħasset li, għall-kuntrarju tad-dikjarazzjonijiet li saru minn xi partijiet, il-kirjiet f'Schönefeld ma setgħux jitqabblu ma' dawk f'Tegel.

(130) Fir-rigward tal-vantaġġi potenzjali għall-easyJet bħala riżultat tal-faċilità speċjali għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B, il-Ġermanja qalet li din il-faċilità kienet ġiet manifatturata mill-istess kumpanija li għamlet il-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal A u li kienet ġiet iddisinjata f'konformità mal-istess standards tekniċi. Madankollu, minħabba t-teknoloġija integrata tagħha bir-raġġi X, il-faċilità fit-Terminal B kienet aktar kumplessa; din wasslet għal kapaċità teknika aktar baxxa, ħinijiet itwal għal-immaniġġjar tal-bagalji u suxxettibilità ogħla għal żbalji. Fil-fatt f'dan ir-rigward il-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B kienet tikkostitwixxi żvantaġġi għall-easyJet meta mqabbla mal-linji tal-ajru li jimmaniġġjaw it-traffiku tal-ajru permezz tat-Terminal A. Barra minn hekk, minħabba t-tifsila tal-bini, mit-Terminal A l-bagalji setgħu jiġu trasportati lejn l-ajruplan li kien qed jistenna f'ħin sinifikament iqsar milli mit-Terminal B. Dan kien ifisser żvantaġġ ieħor għall-easyJet meta mqabbla mal-linji tal-ajru fit-Terminal A.

(131) Il-Ġermanja argumentat li, għall-kuntrarju tad-dikjarazzjonijiet tal-opinjonijiet ta' xi partijiet, il-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji ma kinitx ġiet rinnovata għall-easyJet. Is-sistema bir-raġġi X kienet ġiet sempliċiment integrata fis-sistema eżistenti għall-immaniġġjar tal-bagalji għal raġunijiet ta' sigurtà fl-2003.

(132) Fl-aħħar nett, il-Ġermanja ddikjarat li l-volumi tal-passiġġieri mmaniġġjati mill-easyJet kienu ġew allokati lit-Terminal B fuq il-bażi ta' kriterji nondiskriminatorji u xierqa. Ma kinitx inħarġet sejħa għall-offerti qabel, iżda skont il-liġi Ġermaniża jew tal-UE din ma kinitx meħtieġa f'każijiet bħal dawn. Skont il-Ġermanja, meta fl-2004 l-easyJet għażlet li tibda operazzjonijiet ta' titjiriet f'Schönefeld kien ċar li mill-bidu din il-linja tal-ajru kien se jkollha sehem sostanzjali mill-volum totali tat-traffiku tal-ajruport. Fil-fatt fl-2004 it-traffiku tal-easyJet kien diġà jilħaq it-30 % tal-volum totali tat-traffiku ta' Schönefeld. Il-ġbir flimkien tat-traffiku tal-easyJet f'terminal wieħed kien adattat u raġonevoli, u minħabba l-kapaċitajiet żejda tiegħu, it-Terminal B kien tqies bħala l-aktar terminal adattat. Skont id-dikjarazzjoni tal-Ġermanja, l-aċċess għal Schönefeld ma kienx ġie rrifjutat jew ristrett għal-linji tal-ajru l-oħra peress li l-ajruport kien joffri biżżejjed kapaċitajiet għal-linji tal-ajru potenzjalment interessati.

7. **EVALWAZZJONI TAL-MIŻURI SKONT IL-LIĠI DWAR L-GĦAJNUNA MILL-ISTAT**

(133) Skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE, kull għajnuna, ta' kwalunkwe forma, mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat, li twassal għal distorsjoni jew theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew ċerti produtturi, safejn tolqot il-kummerċ bejn l-Istati Membri, hija inkompatibbli mas-suq intern.

(134) Il-kriterji stabbiliti fl-Artikolu 107(1) huma kumulattivi. Sabiex jiġi stabbilit jekk miżura tikkostitwixxix għajnuna mill-Istat kif iddefinita fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE, għandhom ikunu ssodisfati l-erba' kundizzjonijiet kollha li ġejjin. L-għajnuna finanzjarja

— tingħata minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat,

— tiffavorixxi lil ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti,

— twassal għal distorsjoni jew hija ta' theddida ta' distorsjoni għall-kompetizzjoni, u

— taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(135) F'dan il-każ, il-Ġermanja ppreżentat l-argument li l-FBS dejjem kienet aġixxiet bl-istess mod bħalma kien jaġixxi investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn miri ta' profittabilità f'sitwazzjoni komparabbli, u dan ifisser li l-miżuri rilevanti ma kienu taw l-ebda vantaġġ ekonomiku li l-kumpanija ma kinitx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq. Jekk dan l-argument huwa fattwalment korrett, il-miżuri implimentati mill-FBS ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat.

7.1. **Il-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq – kunsiderazzjonijiet ġenerali**

(136) Sabiex tevalwa jekk kuntratt speċifiku konkluż minn kumpanija tas-settur pubbliku ma' parti terza għall-forniment ta' prodotti jew ta' servizzi jagħtix vantaġġ ekonomiku lill-parti terza inkwistjoni, il-Kummissjoni teżamina jekk investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità kienx jieħu miżuri simili f'sitwazzjoni paragunabbli. L-imġiba ta' kumpanija tas-settur pubbliku – bħall-FBS – hija paragunabbli ma' dik ta' investitur ipotetiku prudenti orjentat lejn is-suq fir-rigward ta' kif dan l-investitur orjentat lejn is-suq kien jaġixxi waqt it-twettiq tat-tranżazzjoni rilevanti, b'kunsiderazzjoni tal-informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi prevedibbli f'dan iż-żmien u irrispettivament minn avvenimenti sussegwenti.

(137) Għalhekk, il-kriterju ta' profittabilità mistennija huwa ta' importanza ċentrali għall-kumpanija rilevanti tas-settur pubbliku. Dan mhux bilfors ifisser li biex jiġi żgurat li t-tranżazzjoni ma jkunx fiha għajnuna mill-Istat l-investitur għandu jidħol biss fi tranżazzjoni għall-iskop ta' profittabilità fuq perjodu qasir. Skont il-ġudizzju tal-qorti, l-imġiba ta' investitur pubbliku tista' titqabbel ma' dik ta' investitur privat, li tista' tkun iggwidata minn prospetti ta' profittabilità aktar fit-tul ([33]).

(138) F'dan il-każ il-Kummissjoni l-ewwel analizzat jekk l-istrateġija tal-LCCs segwita mill-FBS mill-2003 setgħetx wasslet għal riżultati pożittivi fuq perjodu medju u fit-tul u jekk, għal raġunijiet ta' profittabilità, kienx ikun raġonevoli li jingħalaq Schönefeld. Imbagħad il-Kummissjoni analizzat il-miżuri individwali kollha li kienu jifformaw l-għan tal-proċedura ta' investigazzjoni formali fir-rigward tal-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq. Dan l-eżerċizzju ta' awditjar wera li l-miżuri riveduti ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat.

7.2. **Analiżi preliminari: Valutazzjoni tal-għażliet strateġiċi disponibbli għall-FBS mill-perspettiva ta' investitur orjentat lejn is-suq**

(139) Il-kuntest ekonomiku li fih l-FBS kienet qed topera l-Ajruport ta' Schönefeld fil-bidu tad-disgħinijiet u fl-2003 ġie deskritt fit-taqsimiet 2, 3.1 u 3.2 hawn fuq.

(140) Kif intwera f'dawn it-taqsimiet, l-FBS kienet topera wkoll l-ajruporti l-oħrajn ta' Berlin, jiġifieri Tempelhof u Tegel. Minħabba ċ-ċirkustanzi eċċezzjonali tiegħu u l-pożizzjoni tiegħu fiċ-ċentru tal-belt, mill-bidu nett Tempelhof ma tqiesx li kellu infrastruttura addattata għall-espansjoni. Tegel kien ajruport modern li b'mod ġenerali kien aktar attraenti minn Schönefeld kemm għal-linji tal-ajru kif ukoll għall-passiġġieri, peress li kellu infrastruttura aktar moderna u kien eqreb għaċ-ċentru tal-belt. Fid-disgħinijiet Tegel diġà kien qed jopera bi kważi l-kapaċità sħiħa tiegħu u ma setax jiġi estiż wisq sabiex jiġu evitati konġestjonijiet ta' kapaċità fit-tul. Min-naħa l-oħra, il-kapaċità ta' Schönefeld kienet 'il bogħod mill-eżawriment u l-ajruport seta' jiġi estiż jekk jinqala' l-bżonn.

(141) F'dan l-isfond, it-tieni element importanti kien il-prospett li jinħoloq ajruport wieħed għal Berlin maħsub li jieħu post l-ajruporti eżistenti kollha ta' Berlin u kien se jkun jinsab f'Schönefeld. Kif intwera fil-premessa 14, id-deċiżjoni biex jiġi implimentat dan il-proġett ġiet formalizzata permezz ta' deċiżjoni kunsenswali tal-Gvern Federali Ġermaniż u l-Istati Federali ta' Berlin u ta' Brandenburg f'Mejju 1996.

(142) It-tielet element importanti kien it-tentattiv fallut biex fid-disgħinijiet parti mit-traffiku tal-ajru jiġi trasferit minn Tegel għal Schönefeld, u l-fatt li, wara l-istaġnar fit-tieni nofs tad-disgħinijiet, bejn l-2000 u l-2003 it-traffiku tal-ajru f'Schönefeld kien naqas b'mod kontinwu. Fl-2003 il-korpi statali kellhom jammettu li l-privatizzazzjoni tal-ajruporti ta' Berlin kienet falliet.

([33]) Is-sentenza tal-Qorti tal-21 ta' Marzu 1991, l-Italja/il-Kummissjoni (Alfa Romeo), C-305/89, il-ġabra 1991, I-1603, punt 20; ara wkoll is-sentenza tal-Qorti tas-6 ta' Marzu 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/il-Kummissjoni, T - 228/99, il-ġabra 2003, II-435, punti 250-270.

(143) Fl-2003 dan wassal biex l-awtoritajiet u l-FBS jeżaminaw l-għażliet strateġiċi differenti disponibbli għall-FBS. Dak iż-żmien, kif intwera hawn fuq, ma kienx hemm dubju fuq l-għan tal-ħolqien ta' ajruport wieħed ġdid għall-Berlin fis-sit ta' Schönefeld, inkluża parti mill-infrastruttura eżistenti f'Schönefeld. ([34]) Għalhekk l-għan tal-FBS u tal-korpi statali kien li tinstab strateġija ottimali għal Schönefeld għall-perjodu bejn l-2003 u l-ftuħ ippjanat tal-BER fl-2011. F'dan il-kuntest, kif diġà intwera fil-premessa 28, il-konsulenza dwar il-ġestjoni kkummissjonat studju (l-"Istudju UBG"), li fih ġiet rakkomandata strateġija biex jinħolqu inċentivi għat-trasportaturi bi prezz baxx (LCC) (l-istrateġija tal-LCCs).

(144) Minbarra l-istrateġija tal-LCCs (alternattiva 1), l-FBS kellha żewġ possibbiltajiet oħra li tkompli bl-istrateġija li sa dak iż-żmien kienet qed tiġi implimentata f'Schönefeld (alternattiva 2) jew tagħlaq l-ajruport ta' Schönefeld għal ċertu żmien sakemm jinfetaħ l-ajruport il-ġdid tal-BER (alternattiva 3).

7.2.1. *Tqabbil tal-alternattivi 1 u 2*

(145) Kif muri hawn taħt, kien ikun razjonali għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq, iggwidat minn prospetti ta' profittabilità fuq perjodu medju u fit-tul li kien ikun qed jaġixxi minflok l-FBS, li jagħżel l-alternattiva 1 aktar milli l-alternattiva 2.

L-Istudju UBG

(146) Kif intwera fil-premessi (29) u (30), il-konsulenza dwar il-ġestjoni identifikat li - għal raġunijiet strutturali differenti - fl-2003 kien hemm il-potenzjal għal espansjoni sinifikanti fit-traffiku tal-ajru f'Berlin, u li Berlin, meta mqabbla ma' ajruporti oħra fi bliet kapitali, kien għad kellha potenzjal sinifikanti għat-twaqqif u t-tkabbir tat-traffiku tal-LCC.

(147) Il-konsulenza dwar il-ġestjoni qabblet it-traffiku tal-LCC f'Berlin ma' dak fi bliet kapitali oħrajn. Dan wera li l-frekwenzi tal-LCC għal kull abitant fiż-żona muniċipali ta' Berlin kienu sinifikament aktar baxxi (0,011) meta mqabbla ma' bliet Ewropej kbar oħra, bħal Londra (0,029), Brussell (0,040), Cologne (0,030) u Dublin (0,051). Barra minn hekk, it-tqabbil wera li s-sehem perċentwali tal-frekwenzi tal-LCC bħala proporzjon tal-frekwenzi totali f'Berlin kien sinifikament inqas meta mqabbel ma' bliet Ewropej ewlenin oħra. Fuq il-bażi ta' dawn iċ-ċifri, kien stmat li s-sehem perċentwali kien seta' jiżdied minn […] għal tal-anqas […], u possibbilment anki sa […].

(148) Fuq il-bażi tal-esperjenzi fi bliet kbar oħrajn, il-konsulenza dwar il-ġestjoni stmat li fil-każ ta' miżuri biex jiġi estiż it-traffiku tal-LCC, żewġ terzi tal-traffiku addizzjonali tal-LCC kienu se jkunu "passiġġieri ġodda", jiġifieri passiġġieri li ma kinux itiru minn Berlin kieku ma nħolqitx provvista addizzjonali ta' LCC permezz tal-miżuri rilevanti. ([35]) Skont il-konsulenza dwar il-ġestjoni, kien antiċipat li xi whud minn dawn il-"passiġġieri ġodda" kienu se "jittieħdu" minn trasportaturi oħra, bħall-ferrovija jew ix-xarabank.

(149) Fuq il-bażi ta' dawn l-analiżijiet, il-previżjoni tal-konsulenza dwar il-ġestjoni ssuġġeriet li l-potenzjal għal traffiku addizzjonali tal-LCC f'Schönefeld fuq perjodu qasir, jiġifieri bejn l-2003 u l-2005, kien jammonta għal żieda ta' 600 000 sa 900 000 passiġġier addizzjonali fis-sena, u fuq perjodu medju, jiġifieri bejn l-2005 u l-2010, dan kien jammonta għal 300 000 passiġġier addizzjonali fis-sena. B'riżultat ta' din iż-żieda qawwija, kien antiċipat li f'Schönefeld setgħu jiġu mmaniġġjati bejn 3 miljuni u 4,2 miljun passiġġier aktar milli fl-2003. Dan kien ifisser li fl-2010 l-FBS setgħet tistenna li f'Schönefeld tikseb volumi totali ta' bejn 4,7 miljuni u 5,9 miljun passiġġier'. ([36])

(150) Imbagħad, il-fattibilità ta' strateġija allinjata mal-LCC f'Schönefeld ġiet evalwata fid-dettall fl-istudju UBG, li fiha ġew identifikati ostakoli u fatturi potenzjali li setgħu jnaqqsu s-suċċess ta' strateġija bħal din.

(151) L-ewwel nett ir-rekwiżiti operazzjonali tal-LCCs, li jvarjaw minn dawk ta' linji tal-ajru tradizzjonali f'diversi aspetti, ġew analizzati fid-dettall. L-analiżi kienet ibbażata fuq is-sitwazzjoni ta' għadd ta' ajruporti Ewropej użati mill-LCCs. Din żvelat ir-rekwiżiti ewlenin li ġejjin mistennijin mill-LCCs:

— il-ħin li l-ajruplan idum mal-art ikun wieħed qasir (25-30 minuta ([37])) – l-aktar rekwiżit importanti;

([34]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 8.
([35]) Il-konsulenza dwar il-ġestjoni wriet li l-analiżijiet eżistenti tas-swieq Ewropej u Amerikani sabu li bejn 50 % sa 80 % tal-passiġġieri li jinġarru minn LCC meta jkun għadu kif daħal fis-suq kienu "passiġġieri ġodda", u r-rata eżatta kienet tiddependi mir-rotta.
([36]) Fil-fatt l-FBS kisbet volum saħansitra ogħla (7,3 miljun passiġġier).
([37]) Fl-2003, jiġifieri qabel l-introduzzjoni tal-istrateġija tal-LCC, 26 mit-32 linja tal-ajru f'Schönefeld kellhom ħinijiet li l-ajruplan idum mal-art ta' bejn 45 u 90 minuta.

— is-servizzi fl-ajruport f'termini tal-immaniġġjar tal-passiġġieri u tal-bagalji jkunu ristretti għall-minimu, iżda standard għoli ta' kwalità għas-servizzi meħtieġa;

— "imbarkazzjoni bil-mixi" ([38]) minflok il-pontijiet ta' imbarkazzjoni li huma aktar għaljin, b'distanza qasira bejn it-terminal u r-rampa;

— infrastruttura sempliċi u funzjonali mingħajr sistemi tal-IT għaljin, gwida intwittiva u sempliċi tar-rotta ġewwa l-ajruport;

— mezzi xierqa tat-trasport lejn l-ajruport;

— allokazzjoni esklussiva ta' postijiet ta' imbarkazzjoni, desks tal-bejgħ u desks għaċ-check-in, u l-provvista ta' biżżejjed spazju għall-uffiċċji għall-LCCs.

(152) Skont il-konsulenza dwar il-ġestjoni, fil-parti l-kbira Schönefeld irnexxielu jissodisfa dawn ir-rekwiżiti. B'mod partikolari, ħinijiet qosra għall-ajruplan fuq l-art kienu operazzjonalment possibbli f'Schönefeld. Barra minn hekk, il-konsulenza dwar il-ġestjoni saħqet fuq l-eżistenza ta' konnessjonijiet ottimali tat-trasport lejn l-ajruport bix-xarabank, bil-ferrovija u bit-triq. Minkejja dan, instabet varjetà ta' lakuni u dgħjufijiet relattivament insinifikanti fir-rigward tal-imbarkazzjoni bil-mixi, l-allokazzjoni esklussiva ta' żoni fit-terminal u spazju għall-uffiċċji, gwida intwittiva tar-rotta ġewwa l-ajruport u d-distanzi bejn it-terminali u r-rampi. Parzjalment minħabba s-soluzzjonijiet imħaddmin minn ajruporti oħrajn użati mill-LCC, il-konsulenza dwar il-ġestjoni irrakkomandat sensiela ta' aġġustamenti potenzjali relattivament limitati sabiex jiġu ssodisfati bis-sħiħ ir-rekwiżiti tal-LCCs li kienu interessati jibdew operazzjonijiet ta' titjir. Ma tqiesx li kienu meħtieġa investimenti estensivi fl-infrastruttura jew bidliet sinifikanti fl-infrastruttura eżistenti. B'mod partikolari, deher li kien se jkun possibbli li fi żmien ftit xhur u bi ftit flus jiżdiedu aktar gates għall-imbarkazzjoni bil-mixi mal-infrastruttura eżistenti.

(153) Barra minn hekk, il-konsulenza dwar il-ġestjoni evalwat il-pressjoni kompetittiva li għaliha kienu se jkunu esposti l-operazzjonijiet tal-LCC f'Schönefeld li kieku l-FBS kellha tagħżel l-espansjoni tal-LCC. Il-konsulenza dwar il-ġestjoni waslet għall-konklużjoni li l-pressjonijiet kompetittivi kienu se jkunu limitati, speċjalment minħabba li l-eqreb ajruporti internazzjonali li jistgħu jimmaniġġjaw traffiku sinifikanti tal-LCC, bħal Dresden, Leipzig jew Ħannover, kienu 'l bogħod wisq biex jirrappreżentaw potenzjal ta' theddida sinifikanti. Skont il-konsulenza dwar il-ġestjoni, dan ikkonferma l-fatt li tabilħaqq il-potenzjal konsiderevoli għat-traffiku tal-LCC fiż-żona ta' Berlin seta' jiġi realizzat f'Schönefeld.

(154) Barra minn hekk, il-konsulenza dwar il-ġestjoni identifikat u analizzat id-diversi għażliet disponibbli għall-FBS sabiex toffri tariffi ajruportwali attraenti lil-LCCs. Din il-kwistjoni tqieset bħala element deċiżiv fi kwalunkwe strateġija potenzjali tal-LCCs. Il-fatt li l-LCCs jitolbu tariffi ajruportwali baxxi mill-operaturi tal-ajruporti minħabba l-politika tal-prezzijiet tagħhom stess lejn il-passiġġieri, b'riżultat ta' strateġija allinjata ma' volumi għoljin u prezzijiet attraenti, mhijiex ikkontestata. Barra minn hekk, peress li ħafna drabi l-LCCs huma linji tal-ajru li joffru konnessjonijiet minn 'punt għal punt' minflok dawk 'hub-u-spoke', l-LCCs kapaċi jistabbilixxu konnessjonijiet ta' titjiriet ġodda, jissospendu konnessjonijiet eżistenti jew iżidu jew inaqqsu l-frekwenzi b'mod flessibbli u dinamiku ħafna. Għalhekk jistgħu jagħmlu pressjoni akbar fuq l-operaturi tal-ajruporti sabiex jiksbu l-inqas tariffi ajruportwali possibbli. Għalhekk deher ċar li strateġija tal-LCCs mingħajr sistema aktar attraenti ta' tariffi ajruportwali f'Schönefeld ma setgħetx tirnexxi.

(155) L-għażliet riveduti u evalwati mill-konsulenza dwar il-ġestjoni kienu jinkludu (i) tnaqqis ġenerali fit-tariffi ajruportwali, (ii) skontijiet fuq il-kwantità, (iii) differenzazzjoni marbuta mal-prestazzjoni u (iv) taħlita tal-għażliet bażiċi msemmija hawn fuq. Fuq il-bażi ta' reviżjoni legali u kummerċjali ta' dawn l-għażliet, ġie rakkomandat approċċ li kien jinvolvi taħlita ta' tnaqqis ġenerali fit-tariffi ajruportwali, skontijiet abbażi ta' kwantità fuq it-tariffi tal-passiġġieri u differenzazzjoni tat-tariffi skont is-servizzi offruti, li primarjament kienet timplika eżenzjoni minn tariffi ta' pożizzjonament għal dewmien ta' inqas minn nofs siegħa tal-ajruplan fuq l-art. Apparti mit-tnaqqis ġenerali fit-tariffi ajruportwali, dawn il-miżuri kienu mmirati b'mod speċjali biex jiffavorixxu biss lil-LCCs li kienu se jirrilokaw lejn Schönefeld, u mhux immirati lejn linji tal-ajru li diġà kienu qed joperaw f'Schönefeld. L-għan ta' din l-istrateġija kienet li jinkisbu linji tal-ajru ġodda mingħajr impatti negattivi fuq id-dħul iġġenerat mil-linji tal-ajru li diġà kienu qed joperaw f'Schönefeld.

([38]) "Imbarkazzjoni bil-mixi" tfisser li l-passiġġieri jkollhom iħallu t-terminal u jimxu tul iż-żona tar-rampa biex jitilgħu abbord l-ajruplan.

(156) Fl-aħħar nett, il-konsulenza dwar il-ġestjoni identifikat u analizzat diversi miżuri potenzjali li setgħu jintużaw biex jingħata spinta lill-qligħ mhux relatat mal-avjazzjoni, b'mod partikolari t-thaddim ta' ristoranti u ktajjen ta' ditti ta' ristoranti fil-livell tal-konsum, faċilitajiet ta' parkeġġ, shuttles, spazju għar-reklamar eċċ. F'dawn ir-rakkomandazzjonijiet ingħatat konsiderazzjoni lill-volum u l-għamla tat-traffiku addizzjonali ([39]),kif mistenni fuq il-bażi tal-istrateġija tal-LCCs rakkomandata.

(157) Il-konsulenza dwar il-ġestjoni ibbażat l-istudju tagħha fuq metodoloġija soda u mexxiet valutazzjoni dettaljata li fiha ġew ikkunsidrati l-fatturi rilevanti kollha. Speċifikament, il-kwantifikazzjoni tal-potenzjal għal traffiku addizzjonali tal-LCCs, fuq il-bażi tal-karatteristiċi speċifiċi taż-żona ta' Berlin u l-esperjenzi miksuba minn 'ajruporti kbar li ntużaw bħala parametri referenzjarji', jikkostitwixxu analiżi bir-reqqa. L-analiżi ta' kemm strateġija tal-LCCs tista' tkun imxekkla minn ajruporti f'kompetizzjoni kienet raġonevoli wkoll, u l-konklużjonijiet ta' din l-analiżi huma loġiċi. Ir-reviżjoni tar-rekwiżiti imposti mil-LCCs potenzjalment interessati li jibdew joperaw minn Schönefeld, u l-identifikazzjoni tal-miżuri li permezz tagħhom Schönefeld seta' jissodisfa dawn ir-rekwiżiti, kienet valida wkoll. Din l-analiżi kienet sistematika u dettaljata ħafna. L-istess japplika għall-analiżi tad-diversi sistemi possibbli għal tariffi ajruportwali mmirati lejn il-kisba ta' LCCs.

(158) Barra minn hekk, ta' min jinnota li, fil-qafas tal-istudju tagħha, il-konsulenza dwar il-ġestjoni ġabret sensiela ta' dokumenti għall-FBS li, flimkien mad-dokumenti miġburin mill-FBS stess (fosthom pjan ta' finanzjament ex-ante tal-5 ta' Settembru 2003, bi previżjonijiet tal-profittabilità), ifformaw il-bażi għad-deċiżjoni tal-FBS. It-Tabella 8 tagħti ħarsa ġenerali lejn ir-riżultat finanzjarju mistenni fl-2003 fuq il-bażi tal-istrateġija tal-LCCs jew strateġija li fiha l-FBS tibqa' tiffoka fuq it-traffiku tradizzjonali (indikata bħala l-"alternattiva 1" fl-istudju mit-tieni konsulent). Fir-rigward tal-istrateġija tal-LCCs, ġew ikkunsidrati żewġ xenarji, "xenarju pessimist" u "xenarju realistiku", li d-differenza bejniethom hija l-livell ta' traffiku addizzjonali mistenni mil-LCCs.

Tabella 8

Il-konsegwenzi finanzjarji tal-alternattiva 1 u l-alternattiva 2 fid-dawl tal-marġini ta' profitt mistenni f'Schönefeld fil-perjodu bejn l-2003-2012 (f'miljuni ta' EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Marġini ta' profitt mingħajr LCC (alternattiva 1)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Marġini ta' profitt b'LCC (alternattiva 2 – "xenarju pessimist")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Marġini ta' profitt b'LCC (alternattiva 3 – "xenarju realistiku")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Sors: Il-pjan ta' finanzjament tal-FBS

(159) Kemm fil-każ tax-xenarju "realistiku" kif ukoll f'dak "pessimist", l-istimi ta' hawn fuq ittieħdu mill-previżjonijiet għal traffiku addizzjonali tal-LCCs, kif ġie pprovdut mill-konsulenza dwar il-ġestjoni. Dawn l-istimi ikkonfermaw li l-istrateġija tal-LCCs kienet se twassal għal sitwazzjoni finanzjarja aktar favorevoli milli fil-każ tas-sitwazzjoni

([39]) Pereżempju, il-konsulenza dwar il-ġestjoni rrakkomandat li fl-ajruport tinfetaħ katina tal-fast food sabiex tiġi sodisfatta d-domanda ta' għadd sinifikanti ta' passiġġieri li jivvjaġġaw bi trasportaturi bi prezz baxx.

kontrofattwali li fiha l-FBS tkompli tistrieħ fuq linji tal-ajru tradizzjonali. Kieku ntgħażlet l-alternattiva 1, l-FBS kien ikollha tassumi li sal-2012 kien se jiġi rreġistrat telf sinifikanti, mingħajr il-possibilità li tnaqqas dan it-telf b'mod sinifikanti. Għall-kuntrarju, fil-każ tal-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs seta' jkun mistenni tnaqqis ċar u kontinwu fit-telf, filwaqt li fix-"xenarju realistiku" seta' jiġi antiċipat ritorn għall-profittabilità mill-2009.

(160) Il-konklużjonijiet fl-istudju UBG, flimkien mal-previżjonijiet interni tal-FBS, kienu jitqiesu bħala bażi solida għal deċiżjoni strateġika minn investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità fuq perjodu medju u fit-tul. Għalhekk kien ikun raġonevoli li dan l-investitur prudenti orjentat lejn is-suq jagħżel l-alternattiva 1 minflok l-alternattiva 2.

L-istudju mill-ewwel konsulent

(161) Kif diġà ntqal, l-FBS ikkummissjonat studju mill-kumpanija tal-awditjar […] (l-"ewwel konsulent") sabiex isir test tal-istress fuq il-materjal li fuqu l-FBS kienet straħet fid-deċiżjoni tagħha dwar l-istrateġija tal-LCCs ("studju mill-ewwel konsulent"). Il-konklużjoni tal-istudju li tlesta fl-2007 kienet li, mill-perspettiva ta' investitur orjentat lejn is-suq, kien raġonevoli li tiġi introdotta l-istrateġija tal-LCCs bl-iskeda ta' tariffi rilevanti, jiġifieri l-iskeda ta' tariffi tal-2004. L-ewwel konsulent uża sensiela ta' dokumenti mill-2003 bħala l-bażi għall-analiżi tiegħu, b'mod partikolari pjan ta' finanzjament imsawwar mill-FBS għall-perjodu bejn l-2004 u l-2012, kif ukoll dokumenti li l-konsulenza dwar il-ġestjoni kienet ġabret fil-qafas tal-istudju tagħha f'isem l-FBS.

(162) Il-konklużjonijiet tal-ewwel konsulent huma konsistenti ma' dawk tal-istudju UBG. Għad li l-istudju li sar mill-ewwel konsulent mhuwiex deċiżiv f'termini tad-deċiżjoni tal-Kummissjoni, xorta jikkostitwixxi element addizzjonali li jikkonferma li kien ikun raġonevoli għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq li jagħżel l-alternattiva 1 minflok l-alternattiva 2.

Konklużjoni

(163) Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet ta' hawn fuq, jista' jiġi konkluż li kien ikun raġonevoli għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq, iggwidat minn prospetti ta' profittabilità fuq perjodu medju u fit-tul u li kien jaġixxi minflok l-FBS, li jagħżel l-alternattiva 1 aktar milli l-alternattiva 2 fl-2003.

7.2.2. *L-alternattiva 3 imqabbla mal-alternattivi 1 u 2*

(164) Kif issemma' diġà, l-għeluq ta' Schönefeld (alternattiva 3), tal-anqas sakemm jinfetaħ il-BER, kien ikun alternattiva possibbli għall-FBS. L-FBS setgħet tieħu din id-deċiżjoni mhux biss fl-2003 (is-sena li fiha l-FBS għażlet li tintroduċi l-istrateġija tal-LCCs), iżda anki qabel jew aktar tard. Id-dokumenti disponibbli juru li milli jidher l-FBS qatt ma kkunsidrat serjament din l-alternattiva, tal-inqas mhux wara l-konklużjoni tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti fl-1992. Barra minn hekk, il-vantaġġi ta' din l-alternattiva ma ġewx analizzati fl-istudju UBG.

(165) Sabiex jiġi vvalutat jekk investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità kienx jikklassifika din l-alternattiva bħala waħda b'benefiċċji akbar meta mqabbla mal-alternattivi 1 u 2, huwa essenzjali li jingħata kont lill-proġett tal-BER. Kif intwera fil-premessa 14, f'Jannar 1992 beda l-ippjanar għall-ħolqien ta' ajruport wieħed għal Berlin, u fl-20 ta' Ġunju 1993 thabbar li ż-żona fin-nofsinhar ta Schönefeld, maġenb l-ajruport eżistenti, kienet żona possibbli għall-infrastruttura tal-Ajruport il-ġdid tal-BER. Għalhekk, il-possibilità li jiġi stabbilit ajruport wieħed ġdid għal Berlin f'Schönefeld diġà kienet aktar minn possibbiltà vaga fl-1992/1993. Din il-possibbiltà saret ċertezza bid-deċiżjoni kunsenswali ffirmata mill-Gvern Federali u l-Istati Federali ta' Berlin u ta' Brandenburg fit-28 ta' Mejju 1996, u minn dakinhar qatt ma ġiet ikkontestata.

(166) F'dan l-isfond, l-għeluq ta' Schönefeld kien jinvolvi sensiela ta' żvantaġġi sinifikanti għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq. L-ewwel nett ta' min jiftakar li filwaqt li Tempelhof issospenda l-operazzjonijiet tiegħu b'mod gradwali, sa mid-disgħinijiet Tegel kien qiegħed jopera dejjem aktar fil-limiti tal-kapaċità tiegħu; barra minn hekk, it-traffiku f'Tegel, kif jidher mit-Tabella 1, żdied b'mod sinifikanti wara dan il-perjodu. ([40]) Fl-ebda ċirkostanza Tegel ma kien se jkun kapaċi jlaħħaq mat-traffiku totali fiż-żona ta' Berlin. Schönefeld kien meħtieġ biex jiġu żgurati kapaċitajiet suffiċjenti tal-ajruporti f'Berlin, u l-għeluq ta' Schönefeld kien se jwassal għal konġestjoni sinifikanti. Bejn l-1991 u l-2003 bejn 13 % u 20 % tat-traffiku totali tal-passiġġieri bl-ajru kien effettivament qiegħed jiġi mmaniġġjat f'Schönefeld. Schönefeld kien partikolarment meħtieġ fil-ħinijiet aktar intensivi, jiġifieri f'perjodi li fihom kellu jiġi mmaniġġjat għadd kbir ta' titjiriet charter f'Berlin. Barra minn hekk, Schönefeld kien essenzjali wkoll għal titjiriet tal-merkanzija, peress li, għall-kuntrarju ta' Tegel, Schönefeld għandu liċenzja ta' 24 siegħa, li jfisser li hemmhekk jistgħu jsiru titjiriet bil-lejl ukoll. Barra minn hekk, Tegel u Tempelhof ma setgħux jiġu estiżi b'tali mod li jingħelbu l-konġestjonijiet ta' kapaċità fit-tul ([41]).

([40]) Dak iż-żmien it-traffiku f'Tempelhof kien moderat ħafna meta mqabbel mat-traffiku fiż-żewġ ajruporti oħra ta' Berlin.
([41]) Ara l-premessi 9 u 14.

(167) Barra minn hekk, Schönefeld innifsu kellu kapaċitajiet żejda sostanzjali u għalhekk seta' jimmaniġġja traffiku addizzjonali. Kif intwera fit-Tabella 1, il-preżenza ta' Schönefeld ipprovdiet l-opportunità għal żieda sinifikanti fit-traffiku tal-ajru f'Berlin maż-żmien, b'mod partikolari wara l-introduzzjoni tal-istrateġija tal-LCCs fl-2003. Fil-fatt it-traffiku f'Berlin żdied minn 13,3 miljun għal 18,4 miljun passiġġier bejn l-2003 u l-2006, u aktar minn 80 % ta' dan it-tkabbir ġie assorbit minn Schönefeld. Bħala riżultat, l-għeluq ta' Schönefeld mhux biss kien jirtira sehem sinifikanti mit-traffiku disponibbli minn Berlin, iżda kien iċaħħdu wkoll minn tkabbir sinifikanti potenzjali.

(168) Il-prospett tal-għeluq ta' ajruport li jipproduċi tnaqqis ta' kapaċità fiż-żona li fiha jinsab l-ajruport, u t-tnaqqis fl-opportunitajiet għal żieda fit-traffiku tal-ajru f'din iż-żona, fihom infushom, mhux bilfors kienu se jiskoraġġixxu lil investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat aktar minn prospetti ta' profittabilità milli minn għanijiet pubbliċi u politiċi. Madankollu, f'dan il-każ, l-għeluq ta' Schönefeld u l-konsegwenzi ta' dan fuq il-kapaċità totali ta' infrastruttura ta' ajruport fiż-żona ta' Berlin u konsegwentement fuq it-traffiku totali tal-ajru f'din iż-żona kien ikollu impatt sostanzjali fuq it-traffiku fil-BER, bħala l-uniku ajruport futur fiż-żona ta' Berlin, fil-bidu tal-operat tiegħu. Fil-każ tal-għeluq ta' Schönefeld, il-BER kien jibda l-operat tiegħu b'kundizzjonijiet kummerċjali ferm agħar, jiġifieri b'volum ta' traffiku sinifikament inqas, milli kieku Schönefeld kien kompla l-operat tiegħu. Dan il-fatt kien iżomm lil investitur prudenti orjentat lejn is-suq li kien jaġixxi minflok l-FBS milli jagħlaq Schönefeld, minħabba li l-għeluq kien se jkollu impatt fuq il-profittabilità tal-kumpanija.

(169) Kienu Schönefeld kien ingħalaq qabel il-ftuħ tal-BER, l-FBS kien ikollha tiġġenera t-traffiku inizjali kollu fil-BER. Sabiex tagħmel dan, kien ikollha tipperswadi lil-linji tal-ajru li joperaw f'Tegel biex jittrasferixxu l-operazzjonijiet tagħhom lejn l-ajruport il-ġdid (minflok ma sempliċiment jissospendu l-operazzjonijiet). Barra minn hekk, l-FBS kien ikollha tipperswadi lil-linji tal-ajru li ma jtirux lejn Berlin sabiex jibdew operazzjonijiet ta' titjiriet f'Berlin. Sitwazzjoni bħal din kienet tkun ferm inqas favorevoli milli kieku Schönefeld kien ikompli jopera sakemm jinfetaħ il-BER. Fl-aħħar xenarju, sehem sinifikanti mit-traffiku inizjali tal-ajruport il-ġdid kien se jiġi ġġenerat "b'mod naturali" minn linji tal-ajru li diġà joperaw f'Schönefeld u minn linji tal-ajru li mill-2003 setgħu jiġu akkwistati bis-saħħa tal-istrateġija tal-LCCs.

(170) Barra minn hekk, l-għeluq ta' Schönefeld kien jimplika impatti amministrattivi estensivi fuq il-proġett tal-BER. L-għeluq ta' Schönefeld kien ifisser li tiġi rtirata l-liċenzja operattiva tiegħu. Għalhekk, l-ajruport il-ġdid kien ikun jeħtieġ proċedura ta' ppjanar kompletament ġdida u liċenzja operattiva kompletament ġdida. Għall-kuntrarju, fil-każ tat-tkomplija tal-operazzjonijiet f'Schönefeld, kien ikun hemm bżonn ta' sempliċi estensjoni tal-liċenzja operattiva ta' Schönefeld għall-ftuħ tal-BER. Dan kien iwassal għal proċess amministrattiv ferm iktar sempliċi b'nefqa konsiderevolment inqas, proċedura iqsar u livell ħafna aktar baxx ta' inċertezza fir-rigward tar-riżultati. Fil-każ ta' proċedura ta' ppjanar kompletament ġdida u liċenzji operattivi ġodda, l-eżitu mhux magħruf tal-valutazzjoni tal-impatt ambjentali għall-proġett kien b'mod partikolari jikkostitwixxi fattur kbir ta' inċertezza. Barra minn hekk, huwa ċar li, f'dak li għandu x'jaqsam mal-aċċettazzjoni pubblika, proġett ta' ajruport kompletament ġdid kien se jkun ferm aktar kontroversjali minn sempliċi espansjoni tal-infrastruttura ta' ajruport li qiegħed diġà jintuża.

(171) Is-sospensjoni tal-operazzjonijiet f'Schönefeld kienet twassal ukoll għal spejjeż fir-rigward tas-sensji tal-ħaddiema u r-reklutaġġ, il-ħatra u t-taħriġ aktar tard ta' impjegati ġodda meħtieġa għall-ftuħ tal-BER. Dan kien iwassal għal spejjeż addizzjonali u diffikultajiet operattivi meta mqabbel ma' xenarju li fih il-persunal f'Schönefeld kienu jkunu diġà disponibbli għall-impjieg meta jinfetaħ l-ajruport il-ġdid.

(172) Il-kwantifikazzjoni tal-fatturi deskritti hawn fuq hija diffiċli ħafna, primarjament minħabba li jikkonċernaw is-sitwazzjoni ekonomika fuq perjodu qasir, medju u fit-tul ta' ajruport futur. Madankollu l-fatt li dawn il-kwistjonijiet jaffettwaw b'mod sinifikanti l-kundizzjonijiet ekonomiċi għall-ftuħ u l-operat tal-BER u l-fattibilità tal-proġett, li hija ta' importanza strateġika kbira għall-FBS, mhuwiex ikkontestat. Bħala riżultat, dawn iċ-ċirkostanzi negattivi, anki fuq bażi kwalitattiva, huma meqjusin serji biżżejjed u għalhekk jeħtieġ li jkun mistenni mill-għeluq ta' Schönefeld fil-forma ta' spejjeż fissi ffrankati. B'mod partikolari dan japplika jekk u meta strateġija allinjata mal-espansjoni tat-traffiku tal-LCCs f'Schönefeld setgħet tkun mistennija twassal għal riżultati kummerċjali pożittivi.

7.2.3. *Konklużjoni mill-analiżi preliminari*

(173) Fid-dawl tal-kummenti ta' hawn fuq, jista' jiġi konkluż li mill-perspettiva ta' investitur prudenti orjentat lejn is-suq ma kienx ikun raġonevoli li Schönefeld jingħalaq għal perjodu bejn l-1992 u l-ftuħ tal-BER. Barra minn hekk, mit-tliet alternattivi strateġiċi disponibbli fl-2003, investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità kien jagħżel l-alternattiva 1, jiġifieri l-istrateġija tal-LCCs, u mhux l-alternattivi 2 jew 3. Bħala parti minn din l-istrateġija, kien joffri lil-LCCs tariffi ajruportwali attraenti (u/jew inċentivi finanzjarji biex jitnaqqsu l-ispejjeż imġarrbin għat-tariffi ajruportwali) sabiex jipperswadihom jirrilokaw lejn Schönefeld.

7.3. **Evalwazzjoni tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti (miżura 1)**

(174) Fid-deċiżjoni ta' ftuħ tagħha, il-Kummissjoni staqsiet jekk l-FBS kinitx aġixxiet bħal investitur prudenti orjentat lejn is-suq fid-dawl tat-telf sostnut f'Schönefeld meta paċiet it-telf sostnut fil-Grupp FBS f'Schönefeld bi profitti minn operazzjonijiet f'Tegel u Tempelhof. ([42])

(175) Il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti ġie ffirmat fis-6 ta' Awwissu 1992, jiġifieri ħafna qabel ma nħarġet is-sentenza fil-kawża *Aéroports de Paris* fit-12 ta' Diċembru 2000 ([43]). Għalhekk, il-Ġermanja kienet ġustifikata meta assumiet li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat; għalhekk, dawn il-miżuri ma kellhomx jiġu nnotifikati lill-Kummissjoni. Minn dan isegwi li issa, fuq il-bażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, il-Kummissjoni ma tistax tikkontesta l-legalità tal-miżuri ta' finanzjament li kienu permessi qabel is-sentenza fil-kawża tal-*Aéroports de Paris* ([44]), jiġifieri qabel it-12 ta' Diċembru 2000 ([45]). Għalhekk il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti seta' potenzjalment jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat mid-data speċifikata hawn fuq biss. Għalhekk il-perjodu ta' żmien tal-investigazzjoni tal-Kummissjoni ta' din il-miżura huwa ristrett għall-perjodu mit-12 ta' Diċembru 2000 sad-data tal-bidu tal-proċedura ta' investigazzjoni formali.

(176) Kif iddikjarat mill-Ġermanja, il-konklużjoni ta' ftehimiet dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti fi grupp ta' kumpanija hija prattika stabbilita tan-negozju, b'mod partikolari fuq il-bażi ta' kunsiderazzjonijiet fir-rigward tal-liġi dwar it-taxxa fuq il-kumpaniji. Barra minn hekk, it-"tpaċija" ta' telf u profitti ġġenerati f'diversi kumpaniji hija wkoll ħaġa komuni. Din tista' ssir fil-forma ta' ftehim dwar it-trasferiment ta' profitti jew sempliċiment bħala pagamenti ta' dividend minn sussidjarji lill-kumpaniji prinċipali tagħhom. Għalhekk is-sempliċi fatt li fl-1992 il-Grupp FBS ikkonkluda ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti u ilu jżommu minn dak iż-żmien ma jistax jitqiesx bħala għajnuna mill-Istat.

(177) Il-Kummissjoni diġà kienet għamlet id-dikjarazzjoni segwenti dwar il-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq: "*(…) li fil-każ ta' deċiżjonijiet dwar investiment korporattiv hemm il-ħtieġa ta' kamp ta' applikazzjoni usa' għat-teħid ta' deċiżjonijiet. Madankollu, il-prinċipji [il-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq] għandhom jiġu applikati jekk, mingħajr ebda dubju, ma jkun hemm l-ebda spjegazzjoni plawżibbli oħra għad-disponibbiltà ta' fondi pubbliċi għajr il-fatt li huma meqjusa bħala għoti ta' għajnuna mill-Istat. Dawn japplikaw ukoll jekk il-partijiet ta' kumpanija azzjonarja tal-Istat li ma jkunux qed jirrendu jiġu sussidjati minn partijiet tan-negozju li jkunu profittabbli. Dan huwa l-każ f'kumpaniji privati jekk il-kumpanija rilevanti ssegwi pjan strateġiku bil-prospett ta' profitti fuq żmien itwal, jew jekk is-sussidjar reċiproku jikkostitwixxi vantaġġ globali għall-grupp kollu tal-kumpanija. F'każijiet ta' sussidjar reċiproku f'kumpaniji azzjonarji tal-Istat, il-Kummissjoni se tikkunsidra objettivi strateġiċi simili*" ([46]) (traduzzjoni mhux uffiċjali).

(178) F'dan il-każ, is-sussidjar reċiproku ma jistax jitqies li jipprovdi vantaġġ għal Schönefeld jekk jagħmel parti minn pjan strateġiku bi profitti aktar fit-tul, jew jekk jikkostitwixxi vantaġġ globali għall-Grupp FBS.

(179) Fid-dawl tar-raġunijiet kollha msemmija fis-sezzjoni 7.2.2 kien ċar, tal-anqas sa mill-1992 u għalhekk ħafna qabel is-sentenza fil-kawża *Aéroports de Paris* ([47]), li kien raġonevoli li jiġu sostnuti l-operazzjonijiet f'Schönefeld minflok ma jingħalaq l-ajruport, anki jekk kien se jibqa' jiġi rreġistrat it-telf għal bosta snin. L-għeluq ta' Schönefeld kien jikkawża ħsara ekonomika gravi lill-Ajruport ta' BER (li bħala l-ajruport uniku futur għal Berlin għandu tal-inqas jagħmel profitti fit-tul) u, barra minn hekk, jixħet f'dubju l-fattibilità ta' dan il-proġett strateġiku importanti. Id-deċiżjoni biex jinbena ajruport wieħed f'Berlin ma kinitx sempliċiment ibbażata fuq kunsiderazzjonijiet dwar l-użu tal-ispazju u l-ambjent, iżda wkoll fid-dawl taż-żieda mistennija fit-traffiku u ż-żieda fid-dħul. Kif intqal fid-Deċiżjoni tal-Kummissjoni dwar l-approvazzjoni tal-għajnuna għall-Ajruport ta' BER, is-suċċess kien jiddependi fuq iż-żieda antiċipata fil-passiġġieri f'Berlin ([48]) f'ajruport wieħed ([49]). Sabiex jiġu sostnuti l-operazzjonijiet f'Schönefeld u possibbilment bil-għan li Schönefeld jinbidel f'ajruport li jagħmel il-profitt (għall-ewwel billi l-linji tal-ajru jiġu persważi jirrilokaw lejn Schönefeld u bl-implimentazzjoni sussegwenti tal-istrateġija tal-LCCs), il-profittabilità tal-ajruport kellha tiġi żgurata billi jintużaw uħud mill-profitti li saru minn Tegel u Tempelhof biex jiġi ffinanzjat Schönefeld. Għalhekk, f'dan il-każ is-sussidjar reċiproku huwa parti minn "*pjan strateġiku bil-prospett ta' profitti aktar fit-tul*" u xorta waħda jirrappreżenta vantaġġ fit-tul għall-Grupp FBS kollu, meta mqabbel mas-sitwazzjoni

([42]) Id-Deċiżjoni tal-ftuħ, premessi 69 sa 71.
([43]) Sentenza tal-Qorti datata t-12 ta' Diċembru 2000, *Aéroports de Paris/il-Kummissjoni*, T-128/98, il-ġabra 2000, II-3929; ikkonfermata mis-sentenza tal-qorti tal-24 ta' Ottubru 2002, C-82/01, il-ġabra 2002, I-9297, punti 75-79.
([44]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-3 ta' Ottubru 2012 fil-kawża C 38/2008 dwar l-għajnuna mill-Istat – il-finanzjament tal-Ajruport ta' Munich, Terminal 2 (għadha ma ġietx ippubblikata f'Il-Ġurnal Uffiċjali), premessi 74 sa 81.
([45]) Il-kriterju rilevanti għall-jum li fih l-għajnuna mill-Istat titqies bħala li ngħatat hija d-data tal-att leġiżlattiv vinkolanti li jifforma l-bażi għall-għoti ta' din l-għajnuna fejn l-awtoritajiet jintrabtu li jippermettu lill-benefiċjarju tal-għajnuna li jibbenefika mill-miżura rilevanti. Ara hawnhekk is-sentenza tal-qorti tat-12 ta' Diċembru 1996, Compagnie nationale Air France/il-Kummissjoni, T-358/94, il-ġabra 1996, II-02109, punt 79; is-sentenza tal-Qorti datata l-14 ta' Jannar 2004, Fleuren Compost BV/il-Kummissjoni, T-109/01, il-ġabra 2004, II-127, punt 74, u l-każijiet legali relatati ta' T-427/04 u T-17/05, ir-Repubblika Franċiża (T-427/04) u France Télécom SA (T-17/05)/il-Kummissjoni, il-ġabra 2009, II-4315, punt 321.
([46]) Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Istati Membri (ĠU C 307, 13.11.1993, p. 3) – L-applikazzjoni tal-Artikolu 92 u 93 tat-Trattat tal-KEE u l-Artikolu 5 tad-Direttiva tal-Kummissjoni 80/723/KEE (ĠU L 195, 29.7.1980, p. 35) dwar impriżi pubbliċi fl-industrija tal-manifattura, il-premessa 29.
([47]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna 43.
([48]) Ara b'mod partikolari l-premessa 82 tad-deċiżjoni dwar il-kawża dwar l-għajnuna mill-Istat NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) Ara b'mod partikolari l-premessa 78 tad-deċiżjoni dwar il-kawża dwar l-għajnuna mill-Istat NN 25/09 (ex N 167/09).

kuntrarja li fiha Schönefeld jingħalaq. L-FBS setgħet tistenna li dawn il-vantaġġi fit-tul – il-ftuħ b'suċċess u l-operazzjoni profittabbli ta' ajruport wieħed ġdid għaż-żona metropolitana ta' Berlin (u l-profitti antiċipati mill-operat ta' Schönefeld wara bosta snin ta' tħaddim tal-istrateġija tal-LCCs) – jeqilbu t-telf akkumulat minn Schönefeld qabel il-ftuħ tal-BER.

(180) Għalhekk permezz tal-konklużjoni u l-issoktar tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti jew billi sostna l-operazzjonijiet f'Schönefeld, il-Grupp FBS ma ta l-ebda vantaġġ ekonomiku lill-Ajruport ta' Schönefeld. ([50]) Għalhekk il-konklużjoni tal-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti, u l-implimentazzjoni tiegħu mit-12 ta' Diċembru 2000, ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat.

7.4. **Il-kuntratti bejn l-FBS u diversi linji tal-ajru: rimarki preliminari**

(181) Qabel ma ssir valutazzjoni tal-kuntratti konklużi bejn l-FBS u diversi linji tal-ajru, tajjeb li jsiru xi rimarki preliminarji, b'mod partikolari fid-dawl tas-sentenza tal-qorti fil-kawża *Charleroi* (is-"sentenza *Charleroi*"), ([51]) li nqatgħet wara li kienet inbdiet il-proċedura ta' investigazzjoni formali dwar din il-kwistjoni.

7.4.1. *L-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq għall-kuntratti konklużi bejn l-FBS u diversi linji tal-ajru*

(182) Essenzjalment, ċerti partijiet sostnew li l-kuntratti rilevanti kienu jipprovdu vantaġġ ekonomiku lil-linji tal-ajru inkwistjoni għaliex il-kundizzjonijiet offruti f'dawn il-kuntratti kienu differenti mir-regoli ġeneralment applikabbli għat-tariffi ajruportwali f'Schönefeld jew għaliex mhux il-linji tal-ajru kollha, mingħajr eċċezzjoni, kienu ġew offruti l-istess kundizzjonijiet.

(183) Il-kwistjoni essenzjali li tinbet minn dan l-argument hija kif ġej: Jekk sistema ta' tariffi pubbliċi tapplika għal ajruport operat minn kumpanija tas-settur pubbliku u jekk l-operatur tal-ajruport jipprovdi skontijiet fuq dawn it-tariffi jew inċentivi finanzjarji li jkollhom l-istess effett bħal dawn l-iskontijiet ([52]), allura dawn l-iskontijiet u l-inċentivi, ([53]) weħidhom, jagħtu vantaġġ ekonomiku lil-linji tal-ajru rilevanti fiċ-ċirkostanzi kollha?

(184) Din il-mistoqsija titwieġeb fin-negattiv. Fis-sentenza *Charleroi*, li b'mod partikolari kienet relatata mar-reġjun tal-Wallonja li kien qed joffri skont lil linja tal-ajru waħda f'ajruport li fuqu r-reġjun kellu l-awtorità jistabbilixxi t-tariffi ajruportwali, il-Qorti qalet li: "*Is-sempliċi fatt li r-reġjun tal-Wallonja għandu poteri regolatorji li jirrigwardaw l-iffissar tat-tariffi ajruportwali, f'dan il-każ ma jeskludix il-possibbiltà li jkollha ssir reviżjoni tas-sistema tal-iskontijiet għal dawn it-tariffi, peress li din is-sistema tista' tiġi introdotta minn operatur ekonomiku privat fuq il-bażi tal-prinċipju tal-investitur privat orjentat lejn is-suq*." ([54]) Minn dan isegwi li l-iskontijiet fuq it-tariffi ajruportwali (jew l-inċentivi finanzjarji, li jnaqqsu l-fluss nett tal-flus mil-linji tal-ajru għall-operatur tal-ajruport) ma jikkostitwixxux vantaġġ ekonomiku b'mod awtomatiku. Sabiex jiġi vvalutat jekk dan huwiex il-każ, irid jiġi eżaminat jekk investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità kienx jagħti skontijiet u inċentivi simili lil-linja tal-ajru rilevanti ([55]).

(185) Jista' jkun hemm diversi raġunijiet għaliex investitur prudenti orjentat lejn is-suq li jopera ajruport ma joffrix l-istess kundizzjonijiet lil-linji tal-ajru kollha. B'mod partikolari, jista' jkun raġonevoli li jingħataw ċerti inċentivi finanzjarji

([50]) Jekk wieħed jassumi li l-Ajruport ta' Schönefeld jista' jitqies bħala kumpanija fi ħdan il-Grupp FBS, anki jekk ma jikkostitwixxix entità legali separata, u li jista' jingħata għajnuna mill-Istat 'mill-'FBS.

([51]) Sentenza tal-qorti tas-17 ta' Diċembru 2008, Ryanair Ltd/il-Kummissjoni, T-196/04, ġabra 2008, II-3643.

([52]) Pereżempju ħlasijiet jew tnaqqis fit-tariffi meta tiġi stabbilita konnessjoni jew frekwenza ġdida, jew sussidji fuq il-kummerċjalizzazzjoni li parzjalment iservu biex ikopru l-ispejjeż relatati mal-kummerċjalizzazzjoni mġarrba mil-linja tal-ajru, pereżempju meta tistabbilixxi konnessjoni ġdida.

([53]) Dawn l-inċentivi jiġu implimentati bħala parti minn ftehimiet bilaterali jew permezz ta' sistema ta' inċentivi finanzjarji li hija bbażata fuq parametri differenti bħall-għadd ta' passiġġieri u tiġi stabbilita f'att leġiżlattiv ippubblikat, bħal skeda ta' tariffi.

([54]) Is-sentenza *Charleroi*, punt 101.

([55]) Il-Kummissjoni segwiet approċċ simili fid-Deċiżjoni tagħha C (2011) 3497 finali tal-24 ta' Mejju 2011 biex tibda l-proċedura ta' investigazzjoni formali fil-kawża dwar l-għajnuna mill-Istat SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – ir-Rumanija – Ajruport Internazzjonali ta' Timișoara – Wizz Air – (ĠU C 270, 13.11.2011, p. 11). Ara wkoll il-premessa 129 li fiha l-Kummissjoni esprimiet l-opinjoni li ġejja: '*Fuq il-bażi ta' każistika rilevanti, għandha ssir reviżjoni dwar jekk operatur ta' ajruport privat, f'ċirkostanzi simili bħal tal-Ajruport ta' Timisoara, kienx jaċċetta l-istess termini u kundizzjonijiet kummerċjali jew termini u kundizzjonijiet kummerċjali simili; b'mod partikolari hawnhekk għandha titqies l-informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi mistennija fi żmien dawn il-kontribuzzjonijiet.*'

(fosthom sussidji fuq il-kummerċjalizzazzjoni) u skontijiet speċjali fuq it-tariffi ajruportwali ppubblikati lil-linji tal-ajru li jipprovdu volumi kbar ta' passiġġieri lill-ajruport. Dawn il-kundizzjonijiet favorevoli jistgħu jkunu oġġettivament iġġustifikati mit-traffiku addizzjonali mistenni u fir-rigward tad-dħul iġġenerat minn dan it-traffiku addizzjonali minn attivitajiet mhux relatati mal-avjazzjoni. ([56]) Ġustifikazzjoni oħra hija l-fatt li l-marġni għal kull passiġġier, fuq il-bażi tat-tariffi ajruportwali mħallsa mil-linja tal-ajru, jista' jitqies f'termini assoluti fid-dawl tal-volumi rilevanti ta' passiġġieri, anki jekk dan il-marġini jitnaqqas permezz ta' skontijiet u inċentivi finanzjarji.

(186) Investitur orjentat lejn is-suq li jkun qed jopera ajruport jista' jqis għadd ta' fatturi meta jkun qed jistabbilixxi l-kundizzjonijiet offruti lil-linji tal-ajru. Dawn mhux biss jinkludu t-traffiku addizzjonali mistenni, iżda anki l-waqt li fih il-kuntratt jiġi nnegozjat mal-linja tal-ajru (u s-sitwazzjoni attwali tal-ajruport, b'mod partikolari fir-rigward tal-utilizzazzjoni tal-kapaċità tiegħu), il-konnessjonijiet li l-linja tal-ajru biħsiebha topera, ([57]) ir-rekwiżiti operattivi tal-linja tal-ajru fl-ajruport, l-għamla tas-servizzi meħtieġa fl-ajruport u l-karatteristiċi tagħhom, il-pressjoni eżerċitata mil-linja tal-ajru waqt in-negozjati ([58]) eċċ.

(187) Għalhekk, għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq li jkun qed jopera ajruport, jista' jkun iġġustifikat li joffri kundizzjonijiet differenti għal tariffi ajruportwali u inċentivi finanzjarji lil diversi linji tal-ajru, sew jekk fil-forma ta' ftehimiet bilaterali kif ukoll jekk fil-forma ta' sistemi ta' skontijiet u ta' inċentivi li jinsabu fl-atti leġislattivi dwar l-istabbiliment ta' tariffi ([59]). Sabiex jiġi vvalutat jekk dawn l-iskontijiet u l-inċentivi finanzjarji jikkostitwixxux vantaġġ ekonomiku, għandu jiġi aċċertat jekk l-operatur ta' ajruport, fil-ħin tad-deċiżjoni tiegħu li joffri skontijiet u inċentivi, setax jassumi, fuq il-bażi ta' diskrezzjoni raġonevoli, li din id-deċiżjoni kienet profittabbli, jew fi kliem ieħor jekk kinitx se twassal għal profitt ikbar (jew inqas telf) meta mqabbla mas-sitwazzjoni kontrofattwali.

(188) Barra minn hekk, u għall-kuntrarju tal-allegazzjonijiet ta' xi partijiet terzi, m'hemm l-ebda raġuni għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq, fir-rigward tal-kundizzjonijiet offruti minn operatur ta' ajruporti lil-linji tal-ajru permezz ta' ftehimiet bilaterali (pereżempju sussidji speċjali għat-twaqqif ta' konnessjonijiet ġodda) u li ma jkunx riżultat tas-sistemi ġenerali ta' skontijiet jew inċentivi fi skeda ta' tariffi ppubblikata, li jiżgura li dawn il-kundizzjonijiet ikunu bbażati fuq kriterji ġenerali u trasparenti li japplikaw għal-linji tal-ajru kollha. Meta jkun qed jinnegozja ftehim bilaterali ma' linja tal-ajru, investitur prudenti orjentat lejn is-suq mhuwiex mistenni li jkun iggwidat minn sensiela ta' kriterji predeterminati u trasparenti li jirrestriġu l-kamp ta' applikazzjoni tiegħu għal negozjati; minflok, għandhom jitqiesu l-aspetti rilevanti kollha tas-servizzi proposti mil-linja tal-ajru. B'hekk, il-kummenti ppreżentati minn xi partijiet terzi dwar din il-kwistjoni fir-rigward tan-nuqqas ta' trasparenza tal-iskontijiet u l-inċentivi finanzjarji offruti mill-FBS huma irrelevanti fir-rigward tal-applikazzjoni tal-prinċipju ta' investitur orjentat lejn is-suq.

7.4.2. *Il-legalità tal-Iskeda ta' tariffi tal-2004 u tal-ftehimiet bilaterali bejn l-FBS u diversi linji tal-ajru skont il-liġi nazzjonali*

(189) Il-kwistjoni dwar jekk l-Iskeda ta' tariffi tal-2004 kinitx daħlet fis-seħħ skont il-liġi nazzjonali jew le hija irrelevanti għall-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq, anki jekk hija importati skont il-liġi Ġermaniża. Il-fatt li kien ingħata skont fuq tariffi ajruportwali ġeneralment applikabbli jew inċentiv finanzjarju b'effett paragunabbli fil-forma ta' ftehim bilaterali u mhux permezz ta' sistema ġenerali fi skeda ta' tariffi ppubblikata ma jistħoqqlux aktar attenzjoni. Investitur prudenti orjentat lejn is-suq jista' jiddeċiedi li jagħti skontijiet jew inċentivi permezz ta' waħda miż-żewġ mekkaniżmi u l-profittabilità ta' din id-deċiżjoni ma tiddependix fuq il-mekkaniżmu magħżul. Għalhekk, il-kwistjoni dwar jekk il-kundizzjonijiet li l-FBS offriet lil ċerti linji tal-ajru kinux riżultat tas-sempliċi implimentazzjoni ta' skeda ta' tariffi effettiva applikabbli jew ta' ftehimiet bilaterali hija irrelevanti.

([56]) Dawn jinkludu d-dħul għall-operatur tal-ajruport minħabba attività kummerċjali addizzjonali minn faċilitajiet ta' parkeġġ, tranżazzjonijiet kummerċjali, ristoranti eċċ li jiġu ġġenerati minn volumi addizzjonali ta' passiġġieri.

([57]) Konnessjonijiet differenti ta' titjiriet jistgħu jattiraw passiġġieri bi profili differenti, partikolarment f'termini ta' mġiba ta' xiri fl-ajruporti, u joffru lill-ajruport rilevanti l-potenzjal li jiġġenera dħul li ma jkunx marbut mal-avjazzjoni. Għalhekk żewġ gruppi differenti ta' konnessjonijiet jista' jkollhom impatt differenti fuq id-dħul tal-operatur tal-ajruport.

([58]) Minħabba li l-għan tal-LCCs huwa li joffru lill-klijenti tagħhom l-orħos prezzijiet possibbli, ġeneralment it-trasportaturi bi prezz baxx jagħmlu pressjoni akbar fuq l-operatur ta' ajruport minn linji tal-ajru tradizzjonali sabiex jiksbu tariffi ajruportwali baxxi.

([59]) Bħall-iskont fuq il-kwantità ta' passiġġieri, is-sistema ta' inċentivi fuq il-frekwenza u l-inċentivi fuq id-destinazzjoni fl-Iskeda ta' tariffi għall-2004.

(190) Barra minn hekk, il-kwistjoni dwar jekk skont il-liġi nazzjonali l-FBS kinitx intitolata tikkonkludi ftehimiet bilaterali li jimponu kundizzjonijiet li ma jkunux jaqblu mal-iskeda ta' tariffi effettiva ([60]) hija irrelevanti wkoll. F'dan ir-rigward fis-sentenza *Charleroi* l-qorti sabet dan li ġej: *'(…) il-kompatibbiltà tal-imġiba ta' istituzzjoni li tagħti għajnuna mal-liġi nazzjonali ma għandhiex bżonn tiġi kkunsidrata jekk il-kwistjoni hija fuq jekk din l-istituzzjoni tkunx aġixxiet skont il-prinċipju tal-investitur privat orjentat lejn is-suq jew jekk tkunx ippermettiet vantaġġ ekonomiku bi ksur tal-Artikolu 87(1) tat-Trattat tal-KE.'* ([61])

7.4.3. *L-effetti tal-kundizzjonijiet offruti lil-linji tal-ajru li joperaw f'Tegel*

(191) Fid-dikjarazzjonijiet tal-opinjonijiet ta' xi partijiet interessati ġie argumentat li l-linji tal-ajru li joperaw f'Schönefeld kienu se jiġu sussidjati mil-linji tal-ajru li joperaw f'Tegel permezz ta' tariffi ajruportwali baxxi u kundizzjonijiet favorevoli oħrajn. Dan l-allegat sussidjar reċiproku irriżulta mill-fatt li l-FBS paċiet l-effett tat-tariffi baxxi f'Schönefeld permezz ta' tariffi għoljin f'Tegel.

(192) Dawn id-dikjarazzjonijiet tal-opinjonijiet jassumu li l-uniku mod li l-kundizzjonijiet offruti f'Schönefeld ikunu ħielsa mill-għajnuna mill-Istat huwa kieku kienu ekwivalenti għal dawk f'Tegel.

(193) Madankollu, dan mhuwiex il-każ. L-ewwel nett Tegel u Schönefeld ivarjaw mhux biss fir-rigward tat-tariffi ajruportwali, iżda wkoll f'ħafna aspetti oħra, primarjament fir-rigward tal-għamla tal-infrastruttura tal-ajruport u d-distanza miċ-ċentru tal-belt. Għalhekk ma jistgħux jitqiesu bħala sostituti perfetti ta' xulxin. Dan jidher mit-tentattiv fallut biex il-linji tal-ajru jiġu persważi jittrasferixxu l-operazzjonijiet ta' titjiriet tagħhom minn Tegel lejn Schönefeld qabel l-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs.

(194) Barra minn hekk, il-linji tal-ajru mhumiex "imġegħlin" joperaw minn Tegel jew minn Schönefeld. Hemm żewġ alternattivi oħrajn disponibbli għal-linji tal-ajru: li la joperaw minn Tegel u lanqas minn Schönefeld, jew li jużaw dawn l-ajruporti b'kapaċità inqas (u jiskjeraw l-ajruplani u l-ekwipaġġ fuq rotot oħra minbarra Berlin, peress li diġà ntwera li l-LCCs jistgħu jaġġustaw il-kapaċitajiet tagħhom malajr għal kundizzjonijiet ġodda tas-suq). Għalhekk, kull tentattiv mill-FBS sabiex timponi l-istess kundizzjonijiet bħal f'Tegel fuq linja tal-ajru li tkun qed tikkunsidra tibda operazzjonijiet ta' titjiriet f'Schönefeld jista' jwassal biex il-linja tal-ajru tabbanduna l-pjanijiet tagħha u tiddeċiedi li la topera minn Schönefeld u lanqas minn Tegel, jew toffri inqas titjiriet minn Berlin.

(195) Dan kien ifisser li ma kien hemm l-ebda raġuni biex investitur prudenti orjentat lejn is-suq iqis il-kundizzjonijiet prevalenti f'Tegel meta jkun qed jistabbilixxi t-tariffi għal Schönefeld. Minħabba l-istess kunsiderazzjonijiet u fid-dawl tal-importanza ekonomika limitata, it-tnaqqis fid-daqs u l-għeluq ta' Tempelhof, ma kien ikun hemm l-ebda raġuni sabiex investitur prudenti orjentat lejn is-suq iqis il-kundizzjonijiet għal Tempelhof meta jkun qed jistabbilixxi t-tariffi għal Schönefeld.

7.4.4. *L-applikazzjoni tal-prinċipju tal-investitur orjentat lejn is-suq għall-kuntratti bejn l-ajruport u l-linji tal-ajru*

(196) Il-Kummissjoni tosserva li l-kuntratti rilevanti għandhom jiġu vvalutati bħala parti mill-implimentazzjoni tal-istrateġija tal-LCCs, li għandha tipproduċi riżultati kummerċjali pożittivi għal Schönefeld fuq perjodu medju u fit-tul.

(197) Sabiex jiġi vvalutat jekk wieħed mill-kuntratti rilevanti jagħtix vantaġġ ekonomiku, għandha ssir investigazzjoni biex jiġi aċċertat jekk, fiż-żmien li kien qed jiġi konkluż il-kuntratt, investitur prudenti orjentat lejn is-suq kienx jassumi li permezz tal-kuntratt rilevanti seta' jiġi ġġenerat profitt ogħla milli kieku kien ikun il-każ. Dan il-profitt ogħla jiġi kkalkolat bħala d-differenza bejn id-dħul inkrementali mistenni li jiġi ġġenerat permezz tal-kuntratt (jiġifieri d-differenza bejn id-dħul li kien jiġi ġġenerat kieku jiġi konkluż il-kuntratt u d-dħul li kien jiġi ġġenerat kieku ma kien hemm l-ebda kuntratt) u l-ispejjeż inkrementali mistennija b'riżultat tal-kuntratt (jiġifieri d-differenza bejn l-ispejjeż li kienu jiġġarrbu kieku ġie konkluż il-kuntratt u l-ispejjeż li kienu jiġġarrbu kieku ma kien hemm l-ebda kuntratt); il-likwidità b'riżultat ta' dan għandha titnaqqas b'rata tal-imgħax skontata rilevanti.

(198) Barra minn hekk, għall-finijiet tal-investigazzjoni, għandhom jitqiesu d-dħul u l-ispejjeż inkrementali rilevanti kollha relatati mat-tranżazzjoni kummerċjali. Id-diversi elementi (skontijiet fuq it-tariffi ajruportwali, sussidji fuq il-kummerċjalizzazzjoni, inċentivi finanzjarji oħra) ma jistgħux jiġu vvalutati separatament. F'dan ir-rigward jista' jiġi ċċitat il-passaġġ li ġej mis-sentenza *Charleroi*: "Fil-kuntest tal-applikazzjoni tal-kriterju tal-investitur privat, it-tranżazzjoni kummerċjali tiġi kkunsidrata fl-intier tagħha sabiex jiġi vverifikat jekk l-entità tal-Istat u l-entità

([60]) Din il-kwistjoni tqum primarjament fir-rigward tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003, li ġie konkluż meta kienet fis-seħħ l-Iskeda ta' tariffi tal-2003 u li kien ivarja konsiderevolment mill-kundizzjonijiet ta' din l-iskeda ta' tariffi (ara l-premessa 42(42)). L-ewwel kuntratt mar-Ryanair, l-ewwel kuntratt ma' Germanwings u l-kuntratti ma' Volare u V-Bird ġew konklużi wkoll meta kienet fis-seħħ l-Iskeda ta' tariffi tal-2003. Dawn il-kuntratti kienu jipprovdu għall-ħlasijiet ta' sussidji li ma kienux previsti fl-iskeda tat-tariffi (ara l-premessa 48). Bl-istess mod, il-kuntratti ma' Aer Lingus, Icelandair u n-Norwegian Air Shuttle ġew konklużi meta kienet fis-seħħ l-Iskeda ta' tariffi tal-2004. Dawn il-kuntratti stipulaw li l-FBS għandha tħallas sussidji għall-finanzjament pro rata tal-ispejjeż ta' kummerċjalizzazzjoni tal-linji tal-ajru rilevanti, li ma kinux previsti fl-iskeda ta' tariffi (ara l-premessa 49).

([61]) Is-sentenza *Charleroi*, punt 98.

kkontrollata minn din tal-aħħar, meħuda flimkien, aġixxewx bħal operaturi razzjonali f'ekonomija tas-suq. Fil-fatt, il-Kummissjoni għandha l-obbligu li tieħu inkunsiderazzjoni, fl-evalwazzjoni tal-miżuri inkwistjoni, l-elementi kollha rilevanti u l-kuntest tagħhom…" […].' ([62])

(199) Id-dħul inkrementali antiċipat għandu jinkludi b'mod partikolari d-dħul mit-tariffi ajruportwali b'kunsiderazzjoni għall-iskontijiet u għat-traffiku addizzjonali mistenni b'riżultat tal-kuntratt, u d-dħul mistenni li mhuwiex relatat mal-avjazzjoni li jiġi ġġenerat mit-traffiku addizzjonali. L-ispejjeż inkrementali antiċipati għandhom jinkludu primarjament l-ispejjeż inkrementali operatorji u ta' investiment kollha li ma kinux jiġġarrbu kieku ma ġiex konkluż il-kuntratt; barra minn hekk, l-ispejjeż inkrementali għandhom jinkludu l-ispejjeż tas-sussidji fuq il-kummerċjalizzazzjoni u inċentivi finanzjarji oħra.

7.5. **Evalwazzjoni tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 (miżura 2)**

(200) Il-kuntratt tal-easyJet tal-2003 kien oriġinarjament konkluż għal terminu ta' 10 snin qabel id-dħul fis-seħħ tal-Iskeda ta' tariffi tal-2004, bil-possibbiltà li l-kuntratt jiġġedded għal 10 snin oħra.

(201) Il-Ġermanja ppreżentat dokumenti li juru li l-previżjonijiet finanzjarji miġbura bil-quddiem għall-proġett, ibbażati b'mod partikolari fuq il-previżjonijiet tal-FBS li jiddataw mis-17 ta' Diċembru 2003, jiġifieri qabel ġie konkluż il-kuntratt bejn l-FBS u l-easyJet fid-19 ta' Diċembru 2003 (ara l-premessa 37). L-FBS assumiet li l-kuntratt kien se jipproduċi tkabbir annwali fir-riżultat operattiv tagħha għall-perjodu ta' bejn l-2004 u l-2012 u li l-punt ta' ekwilibriju operattiv kien se jintlaħaq fl-2010.

Tabella 9

Il-previżjonijiet tal-FBS għal riżultat operattiv addizzjonali fuq il-bażi tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 (f'miljuni ta' EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Riżultat operattiv mingħajr l-easyJet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat operattiv addizzjonali bl-easyJet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Riżultat operattiv, ġenerali	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(202) Il-Kummissjoni tqis dawn il-previżjonijiet u s-suppożizzjonijiet sottostanti bħala bażi solida għall-iffirmar tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(203) Il-previżjonijiet tat-traffiku mistenni bbażati fuq il-kuntratt tal-easyJet tal-2003 ġew ikkalkolati skont l-għadd ta' ajruplani li maż-żmien l-easyJet kienet se tistazzjona f'Schönefeld f'konformità mal-kuntratt, u fattur tal-utilizzazzjoni tal-kapaċità ta' […], li fid-dawl tal-fatturi tal-utilizzazzjoni tal-kapaċità normali għall-LCCs jidher fattibbli.

(204) Il-previżjonijiet għall-ispejjeż u d-dħul inkrementali rilevanti kollha, inklużi l-kategoriji ta' dħul relatati mal-avjazzjoni u dawk mhux relatati mal-avjazzjoni u l-ispejjeż tal-inċentivi finanzjarji għall-easyJet, ittieħdu f'kunsiderazzjoni fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju. F'dawn il-previżjonijiet, ingħatat kunsiderazzjoni partikolari lit-traffiku addizzjonali u l-movimenti tat-titjiriet mistennijin b'riżultat tal-kuntratt u tal-kundizzjonijiet kuntrattwali.

(205) Sabiex din id-deċiżjoni strateġika tiġi soġġetta għal test tal-istess, fl-aħħar nett l-FBS ikkummissjonat lill-kumpanija tal-awditjar […] (it-"tieni konsulent") b'reviżjoni li l-għan tagħha kien li taċċerta jekk investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn għanijiet ta' profittabilità kienx jiffirma dan il-kuntratt fl-2003. F'dan ir-rapport (l-"istudju mit-tieni konsulent") li tlesta fl-2007, ġew eżaminati wkoll il-kuntratti li saru ma' linji tal-ajru oħrajn.

(206) It-tieni konsulent ibbaża l-analiżi tiegħu tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 fuq il-previżjonijiet tal-FBS li diġà ssemmew fil-premessa 158.

(207) It-tieni konsulent irreveda s-soliditá tal-previżjonijiet dwar l-ispejjeż u d-dħul miġburin mill-FBS fid-dettall u fuq il-bażi ta' informazzjoni disponibbli fiż-żmien li ġie konkluż il-kuntratt u għamel aġġustamenti għas-suppożizzjonijiet tal-FBS f'każijiet fejn qies li dawn is-suppożizzjonijiet ma kinux korretti.

([62]) Is-sentenza *Charleroi*, il-punt 59.

(208) Pereżempju, it-tieni konsulent għamel aġġustament fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju sabiex jiġu inklużi l-ispejjeż ta' investiment ta' EUR […] miljuni għall-ħolqien ta' gates addizzjonali tat-tluq fit-Terminal B għall-easyJet. Barra minn hekk, l-aġġustamenti saru sabiex jittieħed kont tal-fatt li l-previżjonijiet tal-FBS kienu bbażati fuq abbozz ta' kuntratt mal-easyJet li ma kienx kompletament konformi mal-aħħar kuntratt iffirmat. Għalhekk it-tieni konsulent għamel aġġustamenti fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju sabiex jiżgura konformità sħiħa bejn il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju u l-patti u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt iffirmat.

(209) Barra minn hekk, it-tieni konsulent ikkalkola l-valur preżenti nett (VPN) tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 għall-perjodu bejn l-2004 u l-2007 fuq il-bażi tal-previżjonijiet tal-FBS (bl-aġġustamenti ta' hawn fuq) fil-valur fit-30 ta' Diċembru 2003. Il-valur preżenti nett għal perjodu ta' flussi ta' flus antiċipati (pagamenti deħlin u ħerġin) huwa definit bħala s-somma skontata tal-flussi ta' flus individwali mistennijin matul il-perjodu rilevanti. Il-valur preżenti nett huwa indikatur għall-maniġment li jintuża mill-kumpaniji biex tiġi vvalutata l-profittabilità ta' proġett. It-tieni konsulent ikkalkola l-valur preżenti nett aggregat tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 fl-aħħar ta' kull sena sal-iskadenza tal-kuntratt. Għal dan il-għan, it-tieni konsulent ikkalkola r-rata tal-imgħax skontata applikabbli għall-iskontar tal-flussi tal-flus permezz tal-Mudell tal-Ipprezzar tal-Assi Kapitali (CAPM) tradizzjonali ([63]), b'tali mod li r-rata tal-imgħax skontata tirrifletti b'mod effettiv l-ispejjeż kapitali tal-FBS fl-2003.

(210) Il-valuri preżenti netti riżultanti huma murija fit-Tabella 10:

Tabella 10

Il-valuri preżenti netti għall-flussi ta' flus antiċipati b'riżultat tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003

Il-valuri preżenti netti aggregati fl-aħħar tas-sena (il-valur fit-30 ta' Diċembru 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Valur preżenti nett (f'miljuni ta' EUR)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Sors: L-istudju tat-tieni konsulent

(211) Dawn il-valuri preżenti netti huma kollha pożittivi u jikkonfermaw li kien raġonevoli li jiġi konkluż il-kuntratt mal-easyJet fl-2003.

(212) Fir-rapport tiegħu, it-tieni konsulent osserva li l-impatt tal-verżjoni oriġinali tal-kuntratt dwar l-Ajruport BER, jiġifieri t-terminu tiegħu ta' 10 snin bil-possibbiltà li jiġġedded għal 10 snin oħra, ma kienx ġie kkunsidrat mill-FBS fl-2003 meta ġiet riveduta l-konklużjoni tal-kuntratt. Skont it-tieni konsulent, il-kundizzjonijiet oriġinali tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003 kienu se jibqgħu japplikaw għal diversi snin wara l-ftuħ ippjanat tal-BER fl-2011. Barra minn hekk, dan il-kuntratt kien jistabbilixxi kundizzjonijiet li evidentement kienu aktar favorevoli mill-kundizzjonijiet fl-iskeda ġenerali ta' tariffi ppjanata għall-BER meta jinfetaħ. Skont it-tieni konsulent, għalhekk kien hemm riskju li l-kuntratt eżistenti tal-easyJet tal-2003 jista' jwassal sabiex il-linji tal-ajru l-oħrajn jeżerċitaw pressjoni konsiderevoli fuq l-FBS biex tnaqqas id-differenza bejn it-tariffi ġenerali prevalenti fil-BER u t-tariffi miftiehma mal-easyJet. Madankollu, fl-2003 dan ir-riskju kien estremament baxx u ferm improbabbli fid-dawl tas-suq tal-LCCs li kien qed jinbidel b'mod rapidu, tant li lanqas kien kwantifikabbli. Dan ir-riskju għadu qatt ma ġie realizzat. Il-ftehim emendatorju tal-easyJet tal-2007, li kien maħsub li jiskadi fid-data tal-ftuħ tal-Ajruport tal-BER, ħa post il-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(213) Għalhekk, it-tieni studju jikkonferma li investitur prudenti orjentat lejn is-suq kien jikkonkludi l-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(214) Fl-aħħar nett, ta' min jinnota li l-kuntratt tal-easyJet tal-2003 ma jinvolvix l-għoti ta' xi għajnuna mill-Istat.

([63]) Dan il-metodu jinvolvi l-użu tal-formola li ġejja biex tiġi kkalkolata r-rata tal-imgħax skontata 'ra':
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
fejn:
rrf = redditu fuq titoli mingħajr riskju
rm = redditu mistenni fis-suq universali
Ba = beta għall-assi

7.6. **Evalwazzjoni tal-kuntratti ma' linji tal-ajru oħrajn (miżura 3)**

(215) Id-deċiżjonijiet tal-FBS dwar il-konklużjoni tal-kuntratti mar-Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, in-Norwegian Air Shuttle u Aer Lingus kienu msejsin ukoll fuq previżjonijiet *ex-ante* tat-traffiku inkrementali u d-dħul u l-ispejjeż inkrementali, li juru li l-konklużjoni ta' dawn il-kuntratti kienet profittabbli.

(216) Il-previżjonijiet tal-volumi tat-traffiku mistennijin għal kull wieħed minn dawn il-kuntratti ġew ikkalkolati fuq il-bażi tan-numru mistenni ta' movimenti ta' titjiriet fid-dawl tal-operazzjonijiet ippjanati tal-linji tal-ajru, u fuq suppożizzjonijiet raġonevoli dwar il-fattur tal-utilizzazzjoni tal-kapaċità tagħhom. Il-previżjonijiet qiesu l-ispejjeż u d-dħul inkrementali rilevanti kollha, inklużi l-kategoriji ta' dħul relatati mal-avjazzjoni u dawk mhux relatati mal-avjazzjoni u l-ispejjeż tal-inċentivi finanzjarji offruti lil-linji tal-ajru mill-FBS.

(217) Bħal fil-każ tal-kuntratt tal-easyJet tal-2003, il-previżjonijiet *ex-ante* tal-FBS ġew soġġetti għal test tal-istess mit-tieni konsulent. It-test tal-istess wera li l-kuntratti konklużi ma' dawn il-linji tal-ajru kienu se jkomplu jipproduċu dħul inkrementali fir-rigward ta' kull kuntratt għal kull sena li kien ikbar mill-ispejjeż inkrementali (minkejja konklużjonijiet oħra aktar kawti). Din il-konklużjoni hija r-riżultat tal-analiżi li t-tieni konsulent wettaq għal kull kuntratt fuq il-bażi ta' dawn il-previżjonijiet aġġustati, li huma kompletament konsistenti mal-metodoloġija deskritta fis-sezzjonijiet 7.4.4. u 7.5. It-tieni konsulent ibbaża r-reviżjoni u l-aġġustamenti tiegħu esklussivament fuq dejta u previżjonijiet li kienu disponibbli għall-FBS meta ġiet riveduta l-konklużjoni tal-kuntratt.

(218) It-Tabella 11 fiha l-valuri preżenti netti *ex-ante* fil-ħin tal-kuntrattar kif ikkalkolati mit-tieni konsulent għal tmienja mit-total ta' disa' kuntratti affettwati għat-terminu tal-klawżola kuntrattwali indikata.

Tabella 11

Il-valuri preżenti netti għall-kuntratti bejn l-FBS u diversi LCCs

Linja tal-ajru/kuntratt	Perjodu kuntrattwali previst	Valur preżenti nett matul il-klawżola kuntrattwali (f'EUR)
Ryanair (l-ewwel kuntratt)	mill-1 ta' Mejju 2003 sat-30 ta' April 2004	(…)
Ryanair (it-tieni kuntratt)	mill-1 ta' Mejju 2003 sat-30 ta' April 2008	(…)
Germanwings (l-ewwel kuntratt)	mis-26 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Ottubru 2006	(…)
Germanwings (it-tieni kuntratt)	mill-1 ta' Mejju 2004 sat-30 ta' April 2008	(…)
Volare	mis-26 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Marzu 2007	(…)
Icelandair	mis-6 ta' Ġunju 2004 sal-31 ta' Marzu 2009	(…)
Norwegian Air Shuttle	mid-29 ta' Marzu 2004 sal-31 ta' Marzu 2009	(…)
Aer Lingus	it-30 ta' Marzu 2004 – il-31 ta' Marzu 2009	(…)

Sors: Studju mit-tieni konsulent

(219) Kif muri f'din it-tabella, il-valuri preżenti netti huma kollha pożittivi. Bħala riżultat, kien ikun raġonevoli għal investitur prudenti orjentat lejn is-suq iggwidat minn prospetti ta' profittabilità li jaċċetta l-kundizzjonijiet ta' dawn il-kuntratti fiż-żmien li ġew iffirmati.

(220) Ma ġie kkalkolat l-ebda valur preżenti nett għall-kuntratt ma' V-Bird ([64]). Skont it-tieni konsulent, ma kien hemm l-ebda pjan ta' direzzjoni tan-negozju mhejji bil-quddiem disponibbli għal dan il-kuntratt. Madankollu, il-patti u l-kundizzjonijiet ta' dan il-kuntratt huma simili ħafna għall-patti u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt konkluż ma' Volare. Iż-żewġ kuntratti ġew konklużi kważi fl-istess ħin għal kważi l-istess terminu (tliet snin u nofs jew erba' snin). Meta kienu qed jiġu determinati t-tariffi ajruportwali l-kuntratti pprevedew għall-applikazzjoni tal-Iskeda ta' tariffi tal-2003 u l-istess inċentiv fil-forma ta' sussidju ta' EUR […] għal Volare u V-Bird. Il-kundizzjonijiet operattivi stabbiliti fiż-żewġ kuntratti pprovdew għal għadd simili ħafna ta' movimenti ta' titjiriet u l-istess tip ta' ajruplan.

([64]) Dan huwa l-uniku kuntratt ma' LCC li ġie inkluż fil-proċedura ta' investigazzjoni formali iżda ma jinsabx fit-tabella 11.

Barra minn hekk, fiż-żmien li ġew konklużi dawn il-kuntratti, is-suppożizzjoni li ż-żewġ linji tal-ajru kien se jkollhom fattur tal-utilizzazzjoni tal-kapaċità simili kienet fattibbli. Għalhekk it-traffiku inkrementali b'riżultat ta' dawn il-kuntratti kien komparabbli. Fl-aħħar nett, seta' jiġi supponut li ż-żewġ kuntratti kienu se jwasslu għal spejjeż operattivi inkrementali simili għall-FBS. Fid-dawl tas-similaritajiet bejn dawn iż-żewġ kuntratti, kien plawżibbli li wieħed jikkonkludi li l-kuntratt ma' V-Bird għadda mit-test għal investitur orjentat lejn is-suq.

(221) V-Bird issospendiet l-operazzjonijiet ta' titjir tagħha fit-8 ta' Ottubru 2004 u applikat għall-insolvenza, li ngħatat fit-18 ta' Ottubru 2004. V-Bird ġiet likwidata fil-bidu ta' Jannar 2005. Dan ifisser li m'għad fadal ebda kumpanija eżistenti li direttament jew indirettament ibbenefikat minn għajnuna potenzjali mill-Istat fir-rigward tal-kuntratt ta' V-Bird.

(222) Fid-dawl tal-kummenti ta' hawn fuq, l-ebda kuntratt muri fit-Tabella 6 ma jinvolvi l-għoti ta' għajnuna mill-Istat.

7.7. **Evalwazzjoni tal-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 (miżura 4)**

(223) Xi partijiet kienu tal-fehma li l-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 ta lill-easyJet użu esklussiv tat-Terminal B fl-Ajruport ta' Schönefeld u rrifjuta l-aċċess għat-Terminal B lil-linji tal-ajru oħra.

(224) Kif iddikjarat fil-premessa 55, fil-perjodu ta' bejn l-2004 u l-2007 l-easyJet kriet erja tas-superfiċje ta' madwar […] m^2 fil-forma ta' spazju għall-uffiċċji u desks għaċ-check-in, li hija ekwivalenti għal […]% tal-erja totali tas-superfiċje fit-Terminal B. L-ispazju pubbliku fit-Terminal B (il-kurituri, is-swali u l-kafetteriji) huwa aċċessibbli wkoll għal passiġġieri ta' linji tal-ajru oħra, peress li m'hemmx separazzjoni spazjali bejn it-Terminal B u t-Terminal A.

(225) L-allokazzjoni ta' żoni għaċ-check-in lil ċerti linji tal-ajru u l-ħruġ ta' drittijiet ta' markar u reklamar għal dawn il-linji tal-ajru fl-inħawi huma prattiki stabbiliti f'ajruporti Ewropej u internazzjonali, u ftehimiet bħal dawn huma ferm mifruxin.

(226) B'mod partikolari jekk linja tal-ajru jew alleanza ta' linji tal-ajru ġġorr għadd sostanzjali ta' passiġġieri minn jew lejn ċertu ajruport, minn perspettiva operattiva (u b'hekk kummerċjali) huwa raġonevoli li l-attivitajiet tagħhom jingħabru flimkien f'terminal wieħed. B'dan il-mod jiġu ottimizzati l-proċessi operattivi tal-ajruport u tal-linja tal-ajru.

(227) Għalhekk, operatur ta' ajruport ma jkunx bilfors jagħti vantaġġ ekonomiku lil-linja tal-ajru billi jippermetti l-użu esklussiv tad-desks kollha għaċ-check-in u spazju għall-uffiċċji f'terminal. Dan jista' jkun minnu biss jekk iż-żoni li l-operatur tal-ajruport kellu jassenja lil-linja tal-ajru għall-użu esklussiv jmorru lil hinn mill-ħtiġijiet tal-linja tal-ajru (li minħabba dan il-linji tal-ajru l-oħra ma jitħallewx jużaw kapaċitajiet reali disponibbli), jew jekk il-kera mitluba lil-linja tal-ajru tkun estremament baxxa. Kif intqal hawn fuq, l-ebda waħda mill-kundizzjonijiet imsemmija hawn fuq ma tapplika għall-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004.

(228) Mill-bidu tal-operazzjonijiet ta' titjiriet tagħha f'Schönefeld, l-easyJet kienet l-aktar linja tal-ajru tassew dominanti. Bejn l-2004 u l-2007 l-easyJet ġarret bejn […]% u […]% tal-passiġġieri kollha f'Schönefeld. Fl-2003 diġà kien previst li l-easyJet kienet se ssir l-akbar linka tal-ajru fir-rigward tal-volum tat-traffiku. Minħabba l-obbligu kuntrattwali fuq l-easyJet biex tistazzjona ċertu numru ta' ajruplani f'Schönefeld, l-FBS setgħet tassumi għadd għoli b'mod korrispondenti ta' passiġġieri mid-data li fiha l-easyJet bdiet bl-operazzjonijiet ta' titjiriet tagħha.

(229) Skont l-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali, it-Terminal B għandu kapaċità ta' 600 000 passiġġier fis-sena; li huwa ħafna inqas mill-għadd ta' passiġġieri li l-easyJet kienet se tkun mistennija ġġorr lejn u minn Schönefeld mill-2004 ([…] miljun ([65])). Dan jagħmilha ċara li l-FBS ma kinitx qed topera strateġija ta' "akkapparrar tal-kapaċità" permezz tal-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004, bl-għan li tiskoraġġixxi linji tal-ajru oħrajn milli jikkompetu mal-easyJet f'Schönefeld. Fl-2006 intlaqgħu […] miljun passiġġier fit-Terminal B, mingħajr ebda bidla teknika kbira; dan huwa ekwivalenti għal aktar mid-doppju tal-kapaċità teorika. L-immaniġġjar ta' dan il-volum kbir ta' passiġġieri kien primarjament dovut għall-fatt li l-faċilitajiet tat-terminal kienu qed jintużaw biss minn linja tal-ajru waħda, xi ħaġa li ppermettiet l-ottimizzazzjoni tal-flussi tal-passiġġieri.

(230) Fir-rigward tal-kera, huwa irrelevanti li jsir tqabbil ta' kirjiet f'diversi ajruporti peress li l-ajruporti jvarjaw f'termini ta' kapaċità, kundizzjonijiet tas-suq u l-kwalità tal-faċilitajiet. Il-kirjiet imħallsa mill-easyJet kienu fil-fatt ekwivalenti għall-iskema ta' kiri tal-FBS, mingħajr l-għoti ta' skontijiet.

(231) Fit-Terminal B l-easyJet ħallset EUR […] għal kull m^2 għal żoni għal desks għaċ-check-in u EUR […] għal kull m^2 għall-ispazju għall-uffiċċji. Tariffi simili ġew miftiehma għal faċilitajiet paragunabbli ma' linji tal-ajru oħra f'terminals oħra. Pereżempju anki Germanwings ħallset EUR […] għal kull m^2 għal żoni għal desks għaċ-check-in fit-Terminal A. Aeroflot ħallset EUR […] għal kull m^2 għall-ispazju għall-uffiċċji fit-Terminal A. Condor kriet spazju għall-uffiċċji fit-Terminal B qabel l-easyJet u ħallset inqas kera għall-istess tip ta' faċilitajiet fit-Terminal B. Fejn l-easyJet ħallset EUR […] għal kull m^2 għall-ispazju għall-uffiċċji, Condor kellha tħallas EUR […] biss għal kull m^2.

([65]) Studju tat-tieni konsulent, Tabella 2 f'paġna 22.

(232) Dan it-tip ta' tqabbil huwa adattat sabiex jiġi vvalutat jekk il-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 kienx jikkostitwixxi vantaġġ ekonomiku. Għall-kuntrarju ta' kuntratt, li jirregola l-operazzjonijiet ġenerali ta' linja tal-ajru waħda f'ajruport u r-relazzjonijiet finanzjarji essenzjali bejn il-linja tal-ajru u l-ajruport, [66] ftehim ta' kiri għal żoni għal desks għaċ-check-in u spazju għall-uffiċċji huwa marbut mal-aċċess għall-faċilitajiet, li, tal-inqas f'ajruport speċifiku, ġeneralment jistgħu jitqiesu bħala faċilitajiet standard. Barra minn hekk, il-kirjiet stipulat f'kuntratti bħal dawn huma ammonti inqas meta mqabblin mat-tariffi ajruportwali, is-sussidji fuq il-kummerċjalizzazzjoni u inċentivi finanzjarji oħrajn. B'hekk, ma hemm l-ebda inċentiv sinifikanti biex operatur tal-ajruport jistabbilixxi kirjiet personalizzati jew jinnegozja l-ogħla kirjiet possibbli mal-linji tal-ajru. L-interess ekonomiku tal-operatur tal-ajruport fil-fatt huwa li jġib flimkien l-operazzjonijiet ta' linja tal-ajru partikolari f'post wieħed, sabiex tiġi żgurata effiċjenza operattiva għall-benefiċċju tal-klijent tagħha. B'mod partikolari dan japplika jekk u meta l-operatur tal-ajruport, bħal fil-każ tal-FBS, jipprova jattira linji tal-ajru u jipperswadihom iżidu t-traffiku tagħhom.

(233) Għall-kuntrarju tal-argumenti tal-partijiet, mhux bilfors ikun raġonevoli li jiġu assenjati żoni lil-linji tal-ajru fuq il-bażi ta' sejħiet għall-offerti. Fil-fatt din il-prattika hija rari ħafna f'ajruporti Ewropej. L-imġiba mistennija ta' operatur prudenti ta' ajruport iggwidat minn prospetti ta' profittabilità tikkonsisti f'li jsib żoni adattati, f'termini ta' kapaċità u kriterji oħra, għal kull linja tal-ajru ewlenija li topera fl-ajruport u jitlob kera adegwata li tkun konformi mal-konvenzjonijiet normali fl-ajruport.

(234) Għal dawn ir-raġunijiet, l-ammont tal-kera ma jikkostitwixxix vantaġġ ekonomiku jekk fil-parti l-kbira jkun ekwivalenti għall-kirjiet imposti fuq linji tal-ajru oħra li jkunu qed jużaw l-ajruport, bħalma huwa l-każ tal-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004.

(235) Barra minn hekk, huwa raġonevoli li operatur ta' ajruport jikkonkludi dawn il-kuntratti għal perjodu li jkun ekwivalenti għat-terminu tal-kuntratt "ewlieni", li jirregola l-operazzjonijiet tal-linja tal-ajru fl-ajruport, bħal ma huwa l-każ tal-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004.

(236) Fir-rigward tal-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji, minn perspettiva teknika s-sistemi disponibbli fit-Terminal A u fit-Terminal B huma l-istess, ħlief għal fattur wieħed: Il-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B tinkludi unità fissa bir-raġġi X. Din ġiet installata fuq talba tal-Pulizija Federali. Inkella l-liċenzja operattiva għat-Terminal B kienet tiġi rtirata. Il-konfigurazzjoni teknika tal-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B ma tagħtix vantaġġ operazzjonali lill-easyJet, bħal tagħbija u ħatt aktar mgħaġġel jew imħaffef tal-bagalji. Minflok, toffri kontroll integrat bir-raġġi-X, li m'għandu l-ebda impatt fuq il-proċedura taċ-check-in tal-linja tal-ajru.

(237) Fil-fatt, hemm it-tendenza li s-sistema integrata ta' sigurtà tikkawża diffikultajiet operattivi lil easyJet. Fil-każ ta' lment fuq oġġett fil-bagalja li jkun jeħtieġ kontroll manwali, il-passiġġier ikollu jissejjaħ fil-kamra ta' kontroll fit-Terminal B. Madankollu, sadanittant, il-passiġġier diġà jkun qiegħed fis-sala tat-tluq u jrid jiġi informat u jingħieb lura. Din hija proċedura li tieħu ħafna ħin, li twassal sabiex iż-żmien speċifikat għall-aħħar check-in tal-passiġġieri minn Schönefeld ikun ta' mill-inqas nofs siegħa. Il-prattika kurrenti għall-easyJet hija ta' 40 minuta, inkella ma jistax jiġi ggarantit li l-proċess jitlesta fil-ħin. Ma hemm l-ebda restrizzjoni bħal din fit-Terminal A. Hawnhekk limitu ta' żmien ta' 20 minuta qabel it-tluġħ hija prattika komuni u ma jikkostitwixxix problema minn perspettiva teknika.

(238) Problema oħra tirrigwarda l-fatt li l-faċilitajiet għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal A u fit-Terminal B jvarjaw f'termini tas-suxxettibilità tagħhom li tinqalgħalhom ħsara. It-teknoloġija integrata tas-sigurtà u b'hekk il-kumplessità akbar wasslet sabiex fil-perjodu bejn Mejju u Diċembru 2004 id-disponibbiltà tal-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal B topera f'[…]% tal-ħin operattiv, filwaqt li l-faċilità għall-immaniġġjar tal-bagalji fit-Terminal A kienet […]% operazzjonali.

(239) Skont il-fatti ta' hawn fuq, jista' jiġi konkluż li l-ebda dispożizzjoni tal-kuntratt ta' kiri tal-easyJet tal-2004 ma kienet tipprovdi lill-easyJet b'vantaġġ ekonomiku. Għalhekk, dan il-kuntratt ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat –

ADOTTAT ID-DEĊIŻJONI LI ĠEJJA:

Artikolu 1

Il-miżuri li ġejjin, implimentati mill-Ġermanja f'isem il-kumpaniji speċifikati taħt is-subsezzjonijiet a) sa l), ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat kif definita fl-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea:

(a) il-ftehim dwar il-kontroll u t-trasferiment ta' profitti konkluż fis-6 ta' Awwissu 1992 bejn Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH u Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

(b) il-kuntratt konkluż fid-19 ta' Diċembru 2003 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u easyJet Airline Company Ltd.;

[66] Bħall-kuntratt tal-easyJet tal-2003.

(c) il-kuntratt konkluż fil-31 ta' Marzu 2003 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Ryanair Limited;

(d) il-kuntratt konkluż fit-28 ta' April 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Ryanair Limited;

(e) il-kuntratt konkluż fl-14 ta' Ottubru 2003 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Germanwings GmbH;

(f) il-kuntratt konkluż fit-23 ta' Diċembru 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Germanwings GmbH;

(g) il-kuntratt konkluż fit-22 ta' Ottubru 2003 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Volare Airlines S.p.A.;

(h) il-kuntratt konkluż fit-3 ta' Novembru 2003 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u V-Bird Airlines B.V.;

(i) il-kuntratt konkluż fis-6 ta' Ġunju 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Icelandair Reykjavik Airport;

(j) il-kuntratt konkluż fis-17 ta' Mejju 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Norwegian Air Shuttle AS;

(k) il-kuntratt konkluż fit-13 ta' Mejju 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u Aer Lingus Limited;

(l) il-ftehim ta' kiri konkluż f'Marzu 2004 bejn Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH u easyJet Airline Company Ltd. dwar l-użu ta' ċerti spazji u faċilitajiet fit-Terminal B tal-Ajruport ta' Schönefeld.

Artikolu 2

Din id-deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Federali tal-Ġermanja.

Magħmul fi Brussell, l-20 ta' Frar 2014.

Għall-Kummissjoni
Joaquín ALMUNIA
Viċi President