II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2015/506 A COMISIEI

din 20 februarie 2014

privind măsurile adoptate de Germania în ceea ce privește Flughafen Berlin-Schönefeld Gmbh și diverse companii aeriene SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07)

[notificată cu numărul C(2014) 868]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ([1]),

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([2]) și ținând seama de observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Între 2003 și 2006, Comisia a primit plângeri din partea mai multor părți, conform cărora anumite companii aeriene și operatorul aeroportului Berlin Schönefeld („Schönefeld") ar fi beneficiat de ajutor de stat ilegal pentru operațiunile pe care le efectuau pe aeroportul respectiv.

(2) Prin scrisoarea din 17 august 2006, Comisia a invitat Germania să furnizeze informații cu privire la acest aspect. Germania s-a conformat acestei solicitări prin scrisoarea din 20 decembrie 2006.

(3) Prin scrisoarea din 10 iulie 2007 („decizia de inițiere a procedurii"), Comisia a informat Germania că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") cu privire la măsurile menționate mai sus. În același timp, Comisia a emis un ordin de furnizare a informațiilor în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([3]) cu privire la toate documentele, datele și informațiile necesare pentru a permite Comisiei să evalueze dacă măsurile în cauză constituie ajutor de stat.

(4) Germania a transmis Comisiei observațiile sale la 4 octombrie 2007 și le-a completat cu documente suplimentare la 3 martie 2008.

([1]) Începând cu data de 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE ar trebui înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul. TFUE a introdus, de asemenea, anumite modificări ale terminologiei, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate" cu „Uniune" și a termenului „piață comună" cu „piață internă". Terminologia din TFUE va fi folosită pe tot parcursul prezentei decizii.

([2]) JO C 257, 30.10.2007, p. 16.

([3]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

(5) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 30 octombrie 2007 ([4]). Comisia a invitat părțile interesate să își exprime observațiile în legătură cu măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(6) Comisia a primit observații de la mai multe părți interesate. La 16 ianuarie și 20 februarie 2008, Comisia a transmis aceste observații către Germania. Prin scrisoarea din 15 mai 2008, Germania și-a prezentat observațiile cu privire la observațiile părților interesate. Ulterior, Comisia a solicitat informații suplimentare în data de 31 august 2009. Germania s-a conformat acestei solicitări în trei etape, la 28 septembrie, 12 octombrie și 28 octombrie 2009. La 4 aprilie 2011, Comisia a solicitat încă o dată Germaniei informații. Ca răspuns la această solicitare, Germania a transmis noi observații și documente suplimentare la 19 mai 2011. La 10 octombrie 2011, Comisia a transmis către Germania observații suplimentare primite de la părți interesate. Germania a formulat observații cu privire la aceste observații la 7 noiembrie 2011. Ca urmare a unei solicitări suplimentare de informații transmise de Comisie la 17 ianuarie 2012, Germania a răspuns la 14 februarie 2012.

2. **CONTEXTUL GENERAL**

(7) După reunificarea Germaniei în 1990, Berlin se găsea într-o situație specială în ceea ce privește traficul aerian, ca urmare a faptului că a fost împărțit într-o parte de est și o parte de vest timp de mai multe decenii. Aeroporturile intravilane Berlin Tegel („Tegel") și Berlin Tempelhof („Tempelhof") se află în ceea ce a fost odată Berlinul de Vest. Aeroportul din Schönefeld este situat în ceea ce era Berlinul de Est la frontiera dintre regiunile (*Länder*) Berlin și Brandenburg.

(8) Tempelhof a fost deschis în 1923 și ar putea fi utilizat numai de aeronave de mici dimensiuni din cauza pistei sale scurte. Acest aeroport nu ar putea fi modernizat ușor, deoarece este situat pe un sit istoric, iar zonele rezidențiale din jurul acestuia au făcut imposibilă orice extindere. Aeroportul Tempelhof și-a încetat activitatea la 30 octombrie 2008.

(9) Tegel a fost deschis în 1948 pentru a permite aprovizionarea aeriană a Berlinului aflat sub blocadă sovietică. Începând din 1968, multe companii aeriene și-au transferat operațiunile de la Tempelhof la Tegel, deoarece amplasamentul de la Tempelhof nu era adecvat pentru avioane cu reacție. Începând cu 1975, Tegel a devenit principalul aeroport de pasageri din Berlin. La începutul anilor 1990, Tegel a ajuns la capacitate maximă în momentele de vârf. Singura modalitate de a evita constrângeri semnificative de capacitate pe termen lung era o prelungire a pistei și construcția unui terminal mai mare. Cu toate acestea, acest lucru nu a fost posibil deoarece Tegel, la fel ca Tempelhof, este un aeroport intravilan, înconjurat de zone rezidențiale și drumuri de acces. În plus, orice creștere a traficului aerian la Tegel ar fi condus la creșterea poluării fonice pentru populația locală.

(10) Schönefeld a fost deschis în 1946 din ordinul administrației militare sovietice în Germania. Inițial a servit în principal ca un aeroport militar, care a fost, de asemenea, utilizat de linii aeriene comerciale, cum ar fi Aeroflot și, ulterior, de compania aeriană est-germană Interflug. Până la schimbarea situației politice din Germania în 1990, Schönefeld a fost extins de mai multe ori. Conceput ca aeroport militar, Schönefeld nu era adaptat nevoilor traficului aerian comercial modern. În plus, după schimbarea situației politice, aeroportul nu mai era în bună stare de funcționare. Prin urmare, a fost nevoie de investiții substanțiale în anii 1990 pentru a se aduce amplasamentul la standarde de siguranță vest-europene. În plus, Schönefeld este mai departe de centrul orașului decât Tempelhof și Tegel și, din acest motiv, a fost perceput ca fiind mai puțin atrăgător decât aceste două aeroporturi, cel puțin de către anumite categorii de pasageri și companii aeriene.

(11) Din motive istorice, cele trei aeroporturi din Berlin au fost exploatate inițial de întreprinderi diferite. Odată cu reunificarea Germaniei, acestea au fost reunite în cadrul unei singure întreprinderi holding, Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH („BBF"), deținută în comun de către regiunile Berlin și Brandenburg (37 % fiecare) și Guvernul Federal al Germaniei (26 %). Până în 2003, această întreprindere holding a avut două filiale: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH („BFG"), care exploata Tegel și Tempelhof, și Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH („FBS"), care exploata Schönefeld. În octombrie 2003, BBF a fuzionat cu FBS, acesta din urmă devenind astfel proprietarul lui BFG. La 1 ianuarie 2012, FBS a fost redenumită Flughafen Berlin Brandenburg GmbH („FBB").

(12) În lumina creșterii preconizate în general a traficului aerian către și de la Berlin (a se vedea tabelul 1 de mai jos), parțial datorită recăpătării de către Berlin a rolului său de capitală a Germaniei în anii 1990, a devenit rapid clar faptul că era nevoie de o mai bună utilizare a capacității aeroportuare existente, care era atunci repartizată la nivelul aglomerării Berlinului ca rezultat al separării politice anterioare a orașului.

([4]) A se vedea nota de subsol 2.

Tabelul 1

Traficul pe aeroporturi din Berlin (în milioane de pasageri)

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

Sursă: Date din Decizia Comisiei în cazul privind ajutorul de stat NN 25/09 (ex N 167/09) – Germania – Finanțarea aeroportului internațional Berlin Brandenburg (JO C 179, 1.8.2009, p. 5), actualizate cu date extrase din rapoartele anuale ale FBB.

(13) În acest context, ideea unui singur aeroport pentru zona Berlin-Brandenburg a fost discutată imediat după reunificarea Germaniei. Pe baza previziunilor privind numărul de pasageri pentru aeroporturile din Berlin, s-a presupus că o creștere a traficului aerian ar putea fi gestionată în mod eficient numai de către un singur aeroport de dimensiuni adecvate și echipat cu cele mai recente tehnologii.

(14) Planificarea pentru crearea unui singur aeroport în Berlin a început în ianuarie 1992. În acest context, la 20 iunie 1993, s-a anunțat că zona situată la sud de Schönefeld, precum și alte două locuri (aerodromul Sperenberg și aerodromul Jüterborg) au fost identificate ca posibile amplasamente pentru noul aeroport. Tegel și Tempelfhof nu au fost considerate potențial adecvate din două motive: în primul rând, impactul negativ al acestor aeroporturi intravilane asupra rezidenților locali (în special în ceea ce privește zgomotul); în al doilea rând, pentru că, în orice caz, acestea nu ar fi putut să fie extinse suficient pentru a găzdui noul aeroport unic din Berlin. În analiza finală, a

fost ales Schönefeld deoarece este relativ aproape de centrul orașului, dar în afara acestuia, și are legături bune rutiere și feroviare. Prin urmare, s-a decis să se extindă și să se modernizeze aeroportul existent din Schönefeld, să se transforme în principalul aeroport din Berlin cu denumirea de Berlin-Brandenburg Willy Brandt („BER") și, în același timp, să se închidă aeroporturile Tegel și Tempelfhof. Această decizie a fost oficializată printr-un acord semnat de guvernul federal german și de regiunile Berlin și Brandenburg, la 28 mai 1996.

(15) Acționarii BBF au planificat să implementeze proiectul BER prin intermediul unui proprietar și operator de aeroport privat. În 1997, s-a decis să se lanseze un proces de privatizare prin care toate acțiunile în BBF să fie vândute unui investitor privat, iar o concesiune asupra aeroportului urma să fie acordată viitorului cumpărător.

(16) Cu toate acestea, acționarii existenți ai BBF nu au putut ajunge la un acord cu niciunul dintre ofertanți. În consecință, proprietarii publici au declarat în 2003 că procesul de privatizare a eșuat și că aeroport BER va fi construit cu ajutorul acționarilor publici ([5]).

3. DESCRIEREA MĂSURILOR ȘI A CONTEXTULUI ACESTORA

3.1. Acordul de control și de transfer al profitului

(17) BBF și BFG au semnat un acord de control și de transfer al profitului (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) la 6 august 1992. Acest contract a fost prevăzut inițial pentru o perioadă de cinci ani, cu reînnoire tacită pentru o nouă perioadă de doi ani, cu excepția cazului în care una dintre părți decidea să rezilieze contractul cu un preaviz de un an. Un acord similar a fost semnat între BBF și FBS. În temeiul dreptului german, un acord de control și de transfer al profitului între o societate și filiala acesteia este un acord prin care administrarea filialei este controlată de societatea-mamă, iar filiala are obligația de a-și transfera profiturile și pierderile către societatea-mamă. În practică, drept consecință a unui astfel de acord, profiturile și pierderile înregistrate de societatea-mamă și de filiala acesteia sunt însumate și impozitate în mod corespunzător. Ca urmare a acordurilor de control și de transfer al profitului încheiate între BBF și filialele sale, aceste societăți diferite au fost considerate o entitate impozabilă unică în scopuri de impozitare a societăților.

(18) În 2003, ca urmare a fuziunii dintre BBF și FBS, drepturile și obligațiile BBF prevăzute în acordul de control și de transfer al profitului semnat la 6 august 1992 cu BFG au fost transferate către FBS. În plus, acordul de control și de transfer al profitului dintre BBF și FBS a încetat să mai aibă relevanță în ceea ce privește fuziunea. Prin urmare, acest acord nu va mai fi analizat în prezenta decizie.

(19) În practică, acordul de control și de transfer al profitului din 6 august 1992 dintre BBF și BFG („acordul de control și de transfer al profitului") a dus la o compensare a pierderilor generate de exploatarea aeroportului din Schönefeld cu profiturile generate de exploatarea aeroportului din Tegel, cel puțin în anumiți ani.

(20) În fapt, aeroportul din Schönefeld a generat pierderi de exploatare, cel puțin până în 2006, astfel cum reiese din următorul tabel, care prezintă EBITDA ([6]) și EBIT ([7]) pentru aeroport în perioada 2003-2006, pe baza costurilor și a veniturilor care sunt direct legate de exploatarea acestui aeroport:

Tabelul 2

EBITDA și EBIT pentru aeroportul din Schönefeld în perioada 2003-2006

EBITDA/EBIT (milioane EUR)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Marcarea secretelor profesionale în sensul Comunicării C(2003) 4582 a Comisiei din 1 decembrie 2003 privind secretul profesional în deciziile din domeniul ajutorului de stat (JO C 297, 9.12.2003, p. 6).
Sursă: Anexa 19 la observațiile Germaniei din 4 octombrie 2007, ulterioare inițierii procedurii formale de investigare.

([5]) A se vedea *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), 23.5.2003, nr. 119, p. 16 (http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html).
([6]) Profitul înainte de deducerea dobânzilor, a impozitelor, a deprecierii și a amortizării.
([7]) Profitul înainte de deducerea dobânzilor și a impozitelor.

(21) Cu toate acestea, performanțele slabe ale aeroportul din Schönefeld nu au adus în discuție viabilitatea grupului care includea FBS, BFG și, până în 2003, întreprinderea lor holding BBF („grupul FBS”). Grupul FBS a fost în mod constant în măsură să genereze suficiente resurse financiare proprii sau să găsească finanțarea necesară pe piață. Conform informațiilor de care dispune Comisia, a fost oferită finanțare publică grupului FBS din surse externe numai în ceea ce privește finanțarea proiectului BER, iar aceasta a fost autorizată de către Comisie ([8]).

(22) Această situație s-a datorat, în special, unei performanțe economice relativ bune a aeroportului din Tegel, ceea ce a atenuat impactul negativ asupra grupului FBS al pierderilor de exploatare generate de aeroportul din Schönefeld. În perioada 1990-2005, aeroportul din Tegel, spre deosebire de cele din Schönefeld și Tempelhof, era un aeroport modern, găzduind principalii transportatori internaționali care ofereau o gamă completă de servicii și care deserveau Berlinul, și a fost considerat cel mai atractiv aeroport din aglomerarea Berlin, cel puțin de către anumite categorii de pasageri și companii aeriene. În plus, a existat o tendință globală de creștere a traficului aerian de pasageri în Berlin în perioada 1990-2005, de care a beneficiat grupul FBS, în ansamblu.

(23) După cum se poate observa în tabelul 1, numărul anual de pasageri pe aeroportul din Tegel a crescut constant în anii 1990 și din 2004. Pe aeroportul din Schönefeld, numărul anual de pasageri a crescut în mod substanțial în prima jumătate a anilor 1990 (de la 1,1 milioane la 1,9 milioane de pasageri în perioada 1991-1995), dar a stagnat în a doua jumătate și a scăzut în perioada 2000-2003 (de la 2,1 milioane la 1,7 milioane de pasageri pe an). În perioada 1991-2003, mare parte din creșterea traficului în Berlin, în termeni absoluți, a fost absorbită de aeroportul din Tegel, nu de cel din Schönefeld. Într-adevăr, deși numărul anual de pasageri de la Schönefeld a crescut cu 600 000 în cursul perioadei respective, acesta a crescut cu aproximativ 4,4 milioane pe aeroportul din Tegel. Traficul a continuat să crească în mod constant pe cele două aeroporturi în perioada 2003-2012: după cum se indică în tabelul 1, traficul de la Schönefeld a crescut cu 417 % (de la 1,7 milioane la 7,1 milioane de pasageri pe an), în timp ce pe aeroportul din Tegel a crescut cu 63 % (de la 11,1 milioane la 18,2 milioane de pasageri pe an). Spre deosebire de perioada 1991-2003, creșterea traficului în termeni absoluți a fost împărțită aproape în mod egal între cele două aeroporturi, ceea ce înseamnă că, în termeni relativi, creșterea de la Schönefeld a fost mult mai mare decât creșterea de la Tegel.

3.2. **Listele cu taxele de aeroport de la Schönefeld**

(24) În anii 1990, grupul FBS a încercat să încurajeze companiile aeriene să își mute operațiunile de pe aeroportul din Tegel, care funcționa aproape la capacitate maximă, pe aeroportul din Schönefeld, care era subutilizat ([9]). Obiectivul a fost să se soluționeze problema congestionării aeroportului din Tegel, optimizându-se în același timp utilizarea capacității aeroportului din Schönefeld. În acest scop, au fost contactate companii aeriene care desfășurau deja activități pe aeroporturile din Tegel și Tempelhof, precum și companii aeriene care nu desfășurau încă operațiuni pe niciun aeroport din Berlin. Mai mulți transportatori și-au exprimat interesul, dar în cele din urmă nu s-au mutat la Schönefeld din motive comerciale, în special din cauza lipsei unui locatar de renume ([10]) la Schönefeld. În plus, infrastructura de la Schönefeld nu era la fel de modernă ca la Tegel, iar acest dezavantaj nu a fost compensat de taxe de aeroport atractive sau de alte stimulente financiare. În general, la momentul respectiv, încercarea de a transfera o parte din trafic de la Tegel la Schönefeld și de a atrage la Schönefeld transportatori care nu ofereau

([8]) Această dispoziție de finanțare publică a fost autorizată de către Comisie ca ajutor compatibil. A se vedea Decizia Comisiei în cazul privind ajutorul de stat NN 25/09 (ex N 167/09) și SA.35378 (12/N) (JO C 36, 8.2.2013, p. 10) – Germania – Finanțarea aeroportului internațional Berlin Brandenburg (JO C 179, 1.8.2009, p. 5).

([9]) Germania a furnizat următoarele informații: (i) capacitatea aeroportului din Schönefeld s-a ridicat la 4,5 milioane de pasageri pe an în perioada 2003-2004 și a atins 7 milioane de pasageri pe an în 2005 (comparativ cu traficul de 1,7 milioane, 3,3 milioane și 5 milioane de pasageri din 2003, 2004 și, respectiv, 2005); (ii) capacitatea aeroportului din Tegel s-a ridicat la 9,5 milioane de pasageri pe an în perioada 2003-2004 și a atins 11,5 milioane de pasageri în 2005 (comparativ cu traficul de 11,1 milioane, 11 milioane și 11,5 milioane de pasageri în 2003, 2004 și, respectiv, 2005). Este dificil de măsurat capacitatea unui aeroport, deoarece aceasta depinde de capacitatea maximă a diferitelor elemente de infrastructură, care nu sunt întotdeauna corect măsurate în ceea ce privește numărul maxim de pasageri, ci, uneori, sunt măsurate, de exemplu, în ceea ce privește numărul maxim de mișcări de aeronave. În plus, în cazul în care numărul de pasageri este măsura relevantă, capacitatea maximă ia forma unui plafon privind fluxul maxim pe oră de pasageri, mai degrabă decât un număr maxim de pasageri pe an. Acest lucru se datorează faptului că există adesea variații mari în ceea ce privește fluxul de pasageri între orele și zilele de vârf și cele care nu sunt de vârf și pot exista variații sezoniere ale fluxului. Prin urmare, informațiile de mai sus nu pot reflecta pe deplin utilizarea capacității aeroporturilor din Schönefeld și din Tegel. În plus, în anumite cazuri, un aeroport poate funcționa peste capacitatea sa teoretică (de exemplu, prin gestionarea unui număr de pasageri mai mare decât fluxul maxim pe oră), însă acest lucru poate duce la condiții nesatisfăcătoare (perioade lungi de așteptare, întârzieri etc.). Cu toate acestea, este cert că, în perioada în cauză, aeroportul din Tegel funcționa aproape la capacitate maximă, iar aeroportul din Schönefeld era subutilizat.

([10]) Un locatar de renume este un transportator lider de la un aeroport (în ceea ce privește traficul), al cărui prestigiu și a cărui faimă atrag alte companii aeriene la aeroportul respectiv, astfel contribuind în plus la creșterea traficului.

anterior zboruri din Berlin a fost o nereușită. Acest lucru este ilustrat de faptul că, astfel cum s-a indicat deja, în timp ce traficul pe aeroportul din Tegel a crescut cu 4,4 milioane de pasageri în perioada 1991-2003, acesta a crescut cu doar 600 000 de pasageri la aeroportul din Schönefeld în aceeași perioadă.

(25) În consecință, a fost stimulată gândirea strategică cu privire la cele mai bune modalități de a îmbunătăți situația economică a aeroportului din Schönefeld, în așteptarea inaugurării aeroportului BER. Închiderea temporară a aeroportului nu a fost considerată o opțiune. Gândirea strategică a inclus nivelul taxelor de aeroport și modul în care acestea să fie stabilite în vederea atragerii de trafic suplimentar.

(26) În Germania, prețurile serviciilor de infrastructură aeroportuară furnizate companiilor aeriene sunt estimate pe baza listei de taxe a fiecărui aeroport, publicată în *Nachrichten für Luftfahrer*, Monitorul Oficial german în materie de transport aerian. Fiecare aeroport își pregătește lista de taxe și trebuie să o notifice autorităților aeronautice civile competente din regiunea corespunzătoare (*Land*).

(27) Începând din 2003, la Schönefeld au existat liste diferite de taxe. În perioada 1 august 2003-30 aprilie 2004, a existat o listă comună de taxe pentru Tegel, Tempelhof și Schönefeld („lista din 2003"). Lista respectivă a fost percepută ca nefiind suficient de atractivă pentru a stimula companiile aeriene să deschidă noi rute sau să crească frecvența rutelor dinspre și către aeroportul din Schönefeld.

(28) În acest context, în 2003, acționarii FBS au contractat o firmă de consultanță ([…] – „consultantul") pentru a elabora o strategie care ar putea îmbunătăți situația financiară a aeroportului din Schönefeld până la inaugurarea BER și care ar putea fi implementată rapid.

(29) Analiza consultantului a arătat că există potențial pentru o creștere semnificativă a traficului aerian din Berlin, din mai multe motive. Consultantul a estimat că zona de acțiune a Berlinului includea până la 10 milioane de potențiali pasageri pe an. Consultantul a identificat o serie de factori structurali care conduc la o creștere a traficului aerian. Principalii factori au fost prezența sediilor centrale a numeroase întreprinderi multinaționale mari, faptul că Berlin este cel mai mare oraș universitar din Germania, precum și un centru de „trafic etnic" ([11]) și faptul că, la începutul anilor 2000, a fost privit ca o capitală în curs de dezvoltare și un centru de atracție turistică ([12]). De asemenea, consultantul a arătat că, în comparație cu aeroporturi din alte capitale, Berlin încă avea un potențial considerabil în 2003 pentru a crea și a dezvolta traficul cu transportatori low-cost („LCC").

(30) La momentul respectiv, traficul LCC înregistra o creștere semnificativă în întreaga Europă ([13]), iar diverse analize arătau că traficul LCC era generat în cea mai mare parte de pasageri noi și, prin urmare, putea veni în completarea traficului tradițional. Consultantul a prognozat că potențialul traficului LCC suplimentar de la Schönefeld însemna o creștere de 600 000-900 000 de pasageri în plus pe an, pe termen scurt, și anume în perioada 2003-2005, și de 300 000 de pasageri în plus pe an, pe termen mediu, și anume în perioada 2005-2010.

(31) În plus, consultantul a constatat că implementarea unei strategii pentru a atrage transportatori low-cost la Schönefeld ar necesita doar un număr limitat de adaptări și nicio investiție pe scară largă în infrastructură sau modificări semnificative la infrastructura existentă.

(32) Prin urmare, consultantul a recomandat o astfel de strategie („strategia LCC") și a sugerat implementarea acesteia prin intermediul unei combinații de reduceri pe bază de volum ale taxelor de aeroport și de stimulente financiare ([14]).

(33) În acest sens, FBS a hotărât să stabilească și să implementeze strategia LCC și a adoptat o nouă listă de taxe („lista din 2004"). Lista din 2004 au fost concepută în mod special pentru Schönefeld, spre deosebire de lista din 2003. Noua listă, care a fost adoptată la 30 aprilie 2004 și aplicată începând cu 1 mai 2004, prevedea următoarele tipuri de taxe:

(a) taxe de decolare și de aterizare, bazate în special pe greutatea maximă la decolare a aeronavei;

([11]) „Traficul etnic" este generat de resortisanții țărilor străine îndepărtate care utilizează în mod regulat transportul aerian pentru a se întoarce în țările lor de origine sau care sunt vizitați de prieteni sau rude care călătoresc din acele țări tot pe calea aerului. Berlin găzduiește grupuri mari de imigranți aflați la prima și la a doua generație.

([12]) Berlin a fost, la momentul respectiv, cea de-a treia mare destinație turistică din Europa, înregistrând cel mai mare număr de seri dedicate invitaților din Germania, și a atras un număr mare de excursioniști de o zi.

([13]) Traficul LCC din Europa a crescut considerabil la începutul anilor 2000, datorită extinderii profitabile a liderilor din industrie, Ryanair și easyJet, precum și datorită mai multor noi actori intrați pe piață.

([14]) O descriere mai detaliată a evaluării efectuate de consultant se găsește în secțiunea 7.2.1.

(b) taxe privind pasagerii, în funcție de numărul de pasageri care pleacă, precum și de destinația zborului;

(c) taxe de staționare pentru aeronave, în funcție de greutatea maximă la decolare a aeronavei și durata utilizării zonelor de staționare.

(34) Diverse mecanisme de stimulare financiară au fost integrate în această listă:

(a) o „reducere în funcție de numărul de pasageri", prin care o parte din taxele privind pasagerii erau rambursate în funcție de numărul de pasageri transportați, după cum urmează:

Tabelul 3

Reduceri în funcție de numărul de pasageri prevăzute în lista din 2004

Numărul de pasageri pe an	Rata de rambursare (%)
Peste 50 000	5
Peste 100 000	10
Peste 150 000	15
Peste 250 000	20

(b) un „stimulent de creștere", format dintr-un „stimulent pentru destinație" și dintr-un „stimulent pentru frecvență" care erau acordate pentru inaugurarea de noi rute dinspre Schönefeld și, respectiv, pentru creșterea frecvenței rutelor existente dinspre Schönefeld. Stimulentul pentru destinație era de 80 % din *Landegrundtarif* (definit ca totalul taxelor de decolare și de aterizare și al taxelor privind pasagerii pentru mișcări de aeronave relevante) în primul an, de 60 % în al doilea an, 40 % în al treilea an și 20 % în al patrulea an. Stimulentul pentru frecvență era de 60 % din *Landegrundtarif* în primul an și de 40 % în al doilea an. Trebuia încheiat un acord bilateral între FBS și compania aeriană pentru a se stabili condițiile exacte.

(35) Lista din 2004 a fost modificată din nou în iulie 2005. Prin această modificare s-a hotărât că stimulentul pentru destinație poate fi primit de companiile aeriene dacă acestea inaugurau rute noi dinspre sistemul aeroportuar din Berlin, adică rutele spre destinații care anterior nu erau legate prin zboruri directe cu Berlinul. Pe de altă parte, stimulentul pentru destinație era deja deschis pentru rute noi dinspre Schönefeld, chiar dacă aceeași destinație era deservită prin zboruri directe dinspre alte aeroporturi din Berlin.

(36) La 19 ianuarie 2006, o nouă listă de taxe („lista din 2006") a fost adoptată și a intrat în vigoare cu efect retroactiv de la 1 ianuarie 2006. Comparativ cu lista din 2004, stimulentul privind frecvențele a fost eliminat. Lista din 2006 prevede trei stimulente financiare principale diferite: o „finanțare pentru creștere" ([15]), adică un stimulent legat de creșterea numărului de pasageri sau a tonajului per mișcare a aeronavelor, o „finanțare pentru destinație" acordată pentru inaugurarea unei noi rute directe între Berlin și o altă destinație, precum și o „reducere în funcție de numărul de pasageri".

(37) În conformitate cu lista din 2006, la inaugurarea unei noi rute dinspre Berlin, un transportator trebuia să aleagă între finanțarea pentru destinație și finanțarea pentru creștere. Alegerea trebuia să fie făcută înainte de inaugurarea noii rute, iar transportatorul era obligat de această decizie unică.

(38) Finanțarea pentru destinație era un stimulent stabilit la 80 % din *Landegrundtarif* în primul sezon de zbor, ulterior inaugurării noii rute, la 60 % în al doilea sezon, la 40 % în al treilea sezon, la 20 % în al patrulea sezon și la 10 % în al cincilea sezon. În plus, companiile aeriene aveau obligația să returneze finanțarea pentru destinație, după cum urmează, în cazul în care anulau noua rută înainte de sfârșitul celui de al cincilea sezon de zbor: 60 % din *Landegrundtarif* pentru primul sezon de zbor, 40 % pentru al doilea sezon, 20 % pentru al treilea sezon, 10 % pentru al patrulea sezon și 0 % pentru al cincilea sezon.

([15]) Această „finanțare pentru creștere" diferă față de „stimulentul pentru creștere" prevăzut în lista din 2004.

(39) Transportatorii se calificau pentru finanțarea pentru creștere în cazul în care aceștia obțineau o creștere a numărului de pasageri sau a tonajului mărfurilor transportate per mișcare a aeronavelor, în comparație cu anul precedent. Finanțarea pentru creștere era calculată pe baza nivelului de creștere atins, conform unei formule stabilite în listă, și, de asemenea, se materializa în reduceri ale taxelor de aeroport care erau degresive în timp. Finanțarea pentru creștere era limitată la o perioadă maximă de cinci ani.

(40) „Reducerea în funcție de numărul de pasageri", la rândul său, era doar ușor modificată și extinsă în comparație cu lista din 2004. În lista din 2006, reducerea în funcție de numărul de pasageri, cunoscută din acel moment ca „finanțarea pentru volum", era compusă dintr-o rambursare proporțională a taxelor de decolare și de aterizare, precum și a taxelor privind pasagerii, în funcție de numărul de pasageri transportați. Ratele de rambursare erau următoarele:

Tabelul 4

Finanțarea pentru volum: reduceri prevăzute în lista din 2006

Numărul de pasageri pe an	Rata de rambursare (%)
Peste 50 000	5
Peste 100 000	10
Peste 250 000	15
Peste 500 000	20
Peste 1 milion	30
Peste 2 milioane	40

3.3. **Acordurile individuale dintre FBS și anumiți transportatori**

3.3.1. *Stabilirea companiei aeriene easyJet ca locatar de renume la Schönefeld*

(41) În 2003, în contextul implementării strategiei LCC la Schönefeld, FBS a lansat negocieri cu easyJet Airline Company Ltd. („easyJet"), care se afla în căutarea unui amplasament pentru o nouă bază în Europa continentală. În schimbul unor taxe de aeroport atractive și al altor stimulente financiare, easyJet a oferit să aducă patru avioane la Schönefeld în primul său an de funcționare pe aeroportul respectiv (2004), șase aeronave în al doilea an și câte o aeronavă suplimentară în fiecare an în perioada 2006-2009. Potrivit Germaniei, FBS a considerat aceasta o oportunitate de a atrage un transportator low-cost consacrat ca locatar de renume la Schönefeld.

(42) La 19 decembrie 2003, FBS și easyJet au încheiat un acord („acordul cu easyJet din 2003"), care reflecta termenii de mai sus. Acordul prevedea un sistem de taxe specifice pentru easyJet, care variau față de lista de taxe aplicabile. Acesta stabilea taxe doar pe baza numărului de pasageri care plecau. În plus, acesta stabilea un sistem de reduceri pe baza numărului de pasageri suplimentari transportați de easyJet în anul relevant, în comparație cu anul precedent. Acest sistem de reduceri specifice a fost ulterior inclus în lista din 2006 sub denumirea de „finanțare pentru creștere" (a se vedea considerentele 36-39). În plus, FBS și easyJet au convenit o finanțare pentru destinație sub forma unei prime unice de […] EUR pentru fiecare nouă rotație zilnică implementată de easyJet. Cu toate acestea, plățile efectuate pe baza acestui sistem au fost întrerupte în 2004. În total, 19 noi rotații zilnice create de easyJet au fost sprijinite prin intermediul sistemului respectiv.

(43) FBS și easyJet au încheiat inițial acordul pentru o perioadă de 10 ani, easyJet având opțiunea de a prelungi contractul pentru o perioadă suplimentară de 10 ani. Cu toate acestea, la 11 septembrie 2007, FBS și easyJet au încheiat un acord de modificare („acordul de modificare cu easyJet din 2007"), care a modificat termenii și condițiile acordului inițial. Acordul de modificare preciza că acordul cu easyJet din 2003, astfel cum a fost modificat, expiră la inaugurarea BER, care era planificată pentru 2011. În ceea ce privește taxele de aeroport, acordul de modificare cu easyJet din 2007 conținea o „referință dinamică" la lista generală a aeroportului de taxe ([16]), ceea ce a avut ca rezultat faptul că lista de taxe aplicabile la Schönefeld, chiar dacă a fost modificată de FBS după încheierea acordului, se aplica în cazul easyJet în orice moment.

([16]) Referința privește nivelul taxelor de aeroport, precum și sistemul de reduceri și alte mecanisme de stimulare financiară incluse în listă.

(44) Traficul easyJet de la Schönefeld a crescut extrem de rapid între 2003 și 2006; easyJet a putut chiar să crească numărul de avioane cu baza la Schönefeld într-un ritm mai rapid decât se prevedea în acordul său cu FBS. Ca urmare, în 2006, aeroportul din Schönefeld a devenit cea mai mare bază a easyJet din afara Regatului Unit.

(45) Acest fapt este ilustrat de tabelul 5, care indică evoluția traficului easyJet la Schönefeld (atât în termeni absoluți, cât și ca procent din numărul total de pasageri de la Schönefeld) în perioada 2004-2010.

Tabelul 5

Evoluția traficului easyJet la Schönefeld în perioada 2004-2010

Evoluția numărului de pasageri al 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
Pasagerii easyJet ca procent din numărul total de pasageri de la Schönefeld	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Stabilirea altor companii aeriene la Schönefeld*

(46) Pe lângă stabilirea easyJet ca locatar de renume, FBS a luat măsuri pentru a atrage alți transportatori low-cost. FBS a reușit să încheie acorduri individuale cu următorii transportatori low-cost: 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"), precum și Aer Lingus Limited („Aer Lingus"), care, în sensul prezentei decizii, vor fi considerați LCC ([17]).

(47) Atât în cazul Ryanair, cât și al Germanwings, au fost încheiate două acorduri succesive, unul în 2003 și unul în 2004.

(48) Acordurile cu Ryanair, Volare și V-Bird, precum și primul acord cu Germanwings au fost încheiate înainte de adoptarea și data de intrare în vigoare a listei din 2004 (a se vedea considerentul 33). Aceste acorduri descriau rutele care urmau să fie exploatate dinspre Schönefeld și frecvențele corespunzătoare. Acestea prevedeau stimulente financiare sub formă de plăți, definite în mod specific pentru fiecare transportator, care au fost negociate pentru a-i convinge pe aceștia să lanseze sau să își extindă operațiunile de la Schönefeld fără a aștepta adoptarea unei liste noi de taxe cu stimulente financiare integrate. Aceste plăți erau condiționate de efectuarea de către compania aeriană a cel puțin unui anumit procent din zborurile programate corespunzătoare operațiunilor prevăzute în acord ([18]). Primul acord cu Ryanair a prevăzut o plată în valoare de […] milioane EUR pe parcursul unui an (durata acordului). Acordurile cu V-Bird și Volare prevedeau fiecare o plată în valoare de […] milioane EUR pe parcursul a trei ani, defalcată în tranșe anuale degresive. Primul acord cu Germanwings a prevăzut o plată sub forma unei reduceri degresive a taxelor de aeroport aplicabile pe parcursul unei perioade de trei ani, precum și finanțarea de către FBS a activităților de comercializare în valoare de […] EUR pe an.

(49) Celelalte acorduri, care au fost încheiate la data intrării în vigoare a listei din 2004 sau după această dată, erau în esență bazate pe aceleași principii. Acestea descriau, de asemenea, rutele care urmau să fie exploatate dinspre Schönefeld și frecvențele corespunzătoare, prin urmare permiteau transportatorilor vizați să beneficieze de diverse stimulente financiare. Totuși, acestea conțineau o „referință dinamică" la lista generală a aeroportului de taxe, ceea ce a avut ca rezultat faptul că lista de taxe aplicabile la Schönefeld, chiar dacă a fost modificată de FBS după încheierea acordului, se aplica în cazul transportatorului vizat în orice moment ([19]). Acordurile conțineau clauze prin care acordarea stimulentelor prevăzute în lista aplicabilă era condiționată de efectuarea de către compania aeriană a cel puțin unui anumit procent din zborurile programate corespunzătoare operațiunilor prevăzute în acord. În plus, unele dintre aceste acorduri prevedeau că FBS va atribui subvenții pentru a se finanța o parte dintre costurile de comercializare ale companiilor aeriene vizate. De exemplu, acordul cu Norwegian Air Shuttle prevedea

([17]) A se vedea prezentarea generală a acestor acorduri individuale în tabelul 6.
([18]) De exemplu, plata subvenției convenite prin contract pentru Germanwings era condiționată de efectuarea de către Germanwings a cel puțin […] % dintre zborurile programate corespunzătoare operațiunilor sale planificate.
([19]) Aceeași abordare a fost urmată în acordul de modificare cu easyJet din 2007 (a se vedea considerentul 43).

o plată unică efectuată de către FBS în valoare de […] EUR pentru a se finanța costurile de comercializare justificate suportate de către transportator. Și companiilor aeriene Aer Lingus și Icelandair le-au fost oferite subvenții unice în valoare de […] EUR și, respectiv, […] EUR pentru a finanța o parte din costurile lor de comercializare.

(50) Tabelul următor oferă o imagine de ansamblu a duratelor acestor acorduri diferite.

Tabelul 6

Duratele acordurilor dintre FBS și diverși transportatori low-cost

Companie aeriană/acord	Data încheierii acordului	Perioada în care acordul era aplicabil [1]
Ryanair (primul acord)	31 martie 2003	1 mai 2003-30 aprilie 2004
Ryanair (al doilea acord)	28 aprilie 2004	01.05.2003-30 aprilie 2008
Germanwings (primul acord)	14 octombrie 2003 [2]	26 octombrie 2003-31 octombrie 2006
Germanwings (al doilea acord)	23 decembrie 2004	1 mai 2004-30 aprilie 2008
Volare	22 octombrie 2003 [3]	26 octombrie 2003-31 martie 2007 [4]
V-Bird	3 noiembrie 2003 [5]	3 noiembrie 2003-3 noiembrie 2007 [6]
Icelandair	6 iunie 2004	6 iunie 2004-31 martie 2009
Norwegian Air Shuttle	17 mai 2004	29 martie 2004-31 martie 2009
Aer Lingus	13 mai 2004	30 martie 2004-31 martie 2009

[1] Unele dintre aceste acorduri au început să se aplice retroactiv, cu începere de la o dată anterioară datei la care acestea au fost încheiate. De exemplu, acesta este cazul celui de al doilea acord cu Germanwings, care a început să se aplice retroactiv de la data aplicării listei din 2004. Acesta este și cazul celui de al doilea acord cu Ryanair, care înlocuia primul acord cu Ryanair și care a început să se aplice retroactiv de la 1 mai 2003, data la care a intra în vigoare primul acordul cu Ryanair.
[2] Un acord între FBS și Germanwings fusese deja semnat cu puțin timp înainte (la 29 septembrie 2003) și trebuia să se aplice de la 26 octombrie 2003. Totuși, acesta a fost înlocuit de acordul din 14 octombrie 2003 înainte de a începe să se aplice. Prin urmare, acordul din 29 septembrie 2003 nu a fost niciodată aplicat.
[3] Un acord între FBS și Germanwings fusese deja semnat cu puțin timp înainte (la 29 septembrie 2003) și trebuia să se aplice de la 26 octombrie 2003. Totuși, acesta a fost înlocuit de acordul din 14 octombrie 2003 înainte de a începe să se aplice. Prin urmare, acordul din 29 septembrie 2003 nu a fost niciodată aplicat.
[4] Totuși, Volare și-a întrerupt operațiunile de la Schönefeld în 2004.
[5] La 3 noiembrie 2003, FBS și V-Bird au semnat două acorduri, „acordul principal" și un „acord secundar". În sensul prezentei decizii, acestea vor fi considerate ca fiind un singur acord.
[6] Totuși, V-Bird și-a întrerupt operațiunile de la Schönefeld în 2004.
Sursă: Anexele 16 și 20 la observațiile Germaniei din 4 octombrie 2007, ulterioare inițierii procedurii formale de investigare.

(51) Tabelul 7 de mai jos ilustrează evoluția traficului companiilor aeriene vizate de la Schönefeld în perioada 2003-2010.

Tabelul 7

Evoluția numărului de pasageri ai transportatorilor low-cost vizați de investigație în perioada 2003-2010

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

Evoluția numărului de pasageri ai companiilor aeriene cu acorduri individuale între 2003 și 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	—	—	—	—	—	—
Cota totală a acestor companii în trafic de pasageri la Schönefeld	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) În ansamblu, implementarea strategiei LCC a condus la o creștere foarte bruscă a traficului de la Schönefeld. Într-adevăr, astfel cum se arată în tabelul 1, numărul de pasageri în perioada 2003-2004 aproape s-a dublat, de la 1,7 milioane la 3,3 milioane. Acesta a continuat să crească semnificativ ulterior, ajungând la 5 milioane în 2005 și la 6 milioane în 2006. În perioada 2003-2009, numărul de pasageri a crescut de patru ori.

3.4. **Terminalul B și închirierea de sedii pe acest terminal pentru easyJet**

(53) La Schönefeld, terminalul B și terminalul A sunt legate din punct de vedere fizic și formează împreună terminalul de nord al aeroportului. În ceea ce privește capacitatea, terminalul B este unul dintre cele mai mici terminale de la Schönefeld. Majoritatea pasagerilor și a companiilor aeriene se află la terminalul A, care este mult mai mare. Singurele funcții desfășurate la terminalul B sunt înregistrarea pasagerilor și a bagajelor, precum și controalele de securitate aplicabile pasagerilor. Alte părți ale gestionării pasagerilor (în așteptarea plecării, pregătirea pentru îmbarcare și îmbarcarea în sine) se efectuează la terminalul A. De asemenea, toți pasagerii și toate bagajele ajung la terminalul A.

(54) Anticipând traficul suplimentar semnificativ care trebuia să fie gestionat ca urmare a acordului cu easyJet din 2003, FBS a încheiat un alt acord cu acest transportator în martie 2004. Prin intermediul acestui acord suplimentar („acordul de închiriere cu easyJet din 2004"), FBS a acordat companiei easyJet dreptul exclusiv de a utiliza ghișeele de check-in și sălile destinate echipajului de la terminalul B din Schönefeld, pentru care plățile de închiriere convenite urmau să fie efectuate separat din taxele de aeroport. În plus, acordul prevedea drepturi de prezentare a mărcii pentru easyJet, permițându-i acestei companii să își afișeze propria marcă în anumite zone ale terminalului.

(55) În perioada 2004-2007, easyJet a închiriat aproximativ […] m^2 din spațiul pentru birouri și ghișee de check-in, adică […] % din suprafața totală utilă a terminalului B. Începând din februarie 2008, easyJet s-a mutat în birouri separate și, în prezent, utilizează numai […] m^2 din spațiul pentru birouri de la terminalul B.

(56) Zonele deschise de la terminalul B, inclusiv holurile și coridoarele, precum și cafenelele de acolo, pot fi folosite și de către alți pasageri decât cei care călătoresc cu easyJet, deoarece nu există nicio delimitare fizică între terminalul A și terminalul B.

(57) Gestionarea pasagerilor la terminalul B diferă de cea de la alte terminale în ceea ce privește o caracteristică tehnică a echipamentelor de securitate ale sistemului de manipulare a bagajelor. Sistemul utilizat la terminalul B este dotat cu un aparat cu raze X pentru verificarea bagajelor. La terminalul A, verificarea cu raze X se realizează manual direct atunci când pasagerii intră în zona de check-in. Germania consideră că eficacitatea tehnică a aparatului de la terminalul B este echivalentă cu cea a sistemului de manipulare a bagajelor de la terminalul A.

3.5. **Măsurile care fac obiectul procedurii formale de investigare**

(58) Măsurile care fac obiectul procedurii formale de investigare sunt următoarele:

— acordul de control și de transfer al profitului („măsura 1"), al cărui potențial beneficiar a fost identificat în decizia de inițiere a procedurii ca fiind FBS;

— condițiile privind taxele stabilite în acordul cu easyJet din 2003 („măsura 2"), al cărui potențial beneficiar a fost identificat ca fiind easyJet;

— condițiile, inclusiv reducerile taxelor de aeroport și diferitele stimulente financiare, oferite diverșilor transportatori low-cost prin acordurile menționate în tabelul 6 de mai sus (denumite în continuare colectiv „măsura 3”), ai căror potențiali beneficiari au fost identificați ca fiind Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird, Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus și Icelandair;

— acordul de închiriere cu easyJet din 2004 („măsura 4”), al cărui potențial beneficiar a fost identificat ca fiind easyJet.

4. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII FORMALE DE INVESTIGARE

4.1. Măsura 1: acordul de control și de transfer al profitului

(59) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că aeroportul din Schönefeld genera pierderi de ceva timp și a rămas în continuare deficitar. De asemenea, Comisia a constatat că era esențială compensarea acestor pierderi cu profiturile generate de BFG pentru a menține FBS pe linia de plutire. Comisia a ajuns la concluzia provizorie că această subvenționare încrucișată, rezultată din acordul de control și de transfer al profitului, a conferit un avantaj economic pentru FBS pe care această societate s-ar putea să nu-l fi obținut în condiții normale de piață. Comisia a considerat că avantajul economic era selectiv, deoarece a adus beneficii doar unei singure societăți, denatura concurența și afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

(60) În plus, Comisia a ajuns la concluzia provizorie că acest avantaj economic era finanțat din resurse de stat și, prin urmare, era imputabil statului. În ceea ce privește resursele de stat, Comisia a subliniat faptul că FBS era o întreprindere publică ai cărei acționari erau guvernul federal german și două regiuni germane (*Länder*), iar opt dintre cei 12 membri ai consiliului său de supraveghere erau reprezentanți ai unor autorități publice germane. Prin urmare, Comisia a fost de părere că resursele întreprinderii FBS trebuiau să fie considerate resurse de stat. În ceea ce privește faptul că măsura 1 este imputabilă statului, Comisia a subliniat în special natura activităților FBS, constatând că aeroporturile au jucat un rol fundamental în mai multe domenii de politică publică și că autoritățile publice rareori au fost absente de la procesul decizional atunci când operatorul unui aeroport a luat decizii care afectau dezvoltarea pe termen lung a infrastructurii respective.

(61) Prin urmare, Comisia a constatat că măsura în cauză ar putea constitui un ajutor de stat. Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea acestui eventual ajutor cu piața internă, în special pe baza scutirii prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În această privință, Comisia a observat că măsura în cauză ar fi un ajutor pentru funcționare, în cazul în care ar fi calificată drept ajutor de stat, că nu părea să fie necesară și proporțională pentru atingerea unui obiectiv de politică publică și că nu era însoțită de un proces de restructurare. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea măsurii cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE, constatând că autoritățile germane nu au indicat că au încredințat întreprinderii FBS prestarea unui serviciu de interes economic general. Comisia s-a referit, de asemenea, la punctele 34 și 35 din Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([20]) („orientările privind aviația”), în conformitate cu care exploatarea unui aeroport poate fi considerată drept un serviciu de interes economic general doar în circumstanțe excepționale.

4.2. Măsura 2: acordul cu easyJet din 2003

(62) Comisia a indicat în decizia de inițiere a procedurii că taxele de aeroport plătite de easyJet au fost cu mult mai mici decât cele care reieșeau din lista de taxe aplicabile. În plus, Comisia a subliniat că, deși stimulentele financiare acordate altor transportatori low-cost de la Schönefeld s-au bazat pe lista de taxe aplicabile în orice moment, acordul cu easyJet din 2003 nu conținea o astfel de referință „dinamică” la lista de taxe. Prin urmare, Comisia a adoptat opinia preliminară potrivit căreia acordul cu easyJet din 2003 s-ar putea să fi conferit un avantaj selectiv pentru easyJet, care părea să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(63) De asemenea, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că această măsură a fost finanțată din resurse de stat și era imputabilă statului, inclusiv pe baza argumentelor prezentate mai sus în ceea ce privește măsura 1, care se aplică și în ceea ce privește măsura 2. În plus față de aceste argumente, Comisia a arătat că încheierea unor acorduri precum cel încheiat cu easyJet și alți transportatori low-cost probabil a impus aprobarea consiliului de supraveghere, majoritatea membrilor săi fiind reprezentanți ai unor autorități publice germane. Comisia a observat, de asemenea, că planul de reduceri ale taxelor instituit de FBS trebuia să fie aprobat de către Ministerul din Brandenburg al Dezvoltării Urbane, Locuințelor și Transporturilor. Acestea au fost considerate ca un indiciu suplimentar al faptului că măsura 2 (la fel ca și măsura 3) este imputabilă statului. Comisia a observat, de asemenea, că prim-ministrul landului Brandenburg era membru al consiliului de supraveghere al FBS, în timp ce Ministerul Dezvoltării Urbane, Locuințelor și Transporturilor îi era subordonat cabinetului acestuia.

([20]) JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

(64) În plus, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea măsurii cu piața internă, în cazul în care ar fi calificată drept ajutor de stat, în special din perspectiva normelor prevăzute în orientările privind aviația.

4.3. **Măsura 3: acorduri cu diverși alți transportatori low-cost**

(65) Comisia a menționat în decizia de inițiere a procedurii că doar anumiți transportatori au beneficiat de planul de reduceri stabilit la Schönefeld pentru a favoriza creșterea traficului și a subliniat lipsa de transparență a respectivului plan de reduceri. Comisia a arătat că unele dintre acordurile care fac obiectul investigației au fost încheiate la date la care lista de taxe aplicabile nu prevedea reduceri, iar lista din 2004 a fost concepută în mod special pentru a furniza un temei juridic pentru acest regim *ex post*. Potrivit Comisiei, planul de reduceri integrat în lista din 2004 nu putea să intre în vigoare în mod valabil, deoarece lista din 2004 a fost autorizată de către autoritatea competentă numai sub rezerva notificării Comisiei cu privire la regimul reducerilor, dar nicio notificare de acest fel nu a avut loc ([21]). Având în vedere aceste elemente, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că acordurile în cauză s-ar putea să confere un avantaj selectiv companiilor aeriene în cauză. În plus, Comisia a considerat că acest avantaj economic pare să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(66) În ceea ce privește implicarea unor resurse de stat în cadrul măsurii 3 și faptul că măsura este imputabilă statului, Comisia a prezentat aceleași argumente ca și pentru acordul cu easyJet din 2003.

(67) În cele din urmă, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea acordurilor cu piața internă, în cazul în care ar fi calificate drept ajutor de stat, în special din perspectiva normelor prevăzute în orientările privind aviația.

4.4. **Măsura 4: acordul de închiriere cu easyJet din 2004**

(68) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a făcut referire la hotărârea pronunțată de Tribunalul Regional Potsdam (*Landgericht Potsdam*) ([22]) privind acordul dintre FBS și easyJet referitor la utilizarea terminalului B de la aeroportul din Schönefeld. Tribunalul regional (*Landgericht*) a stabilit că easyJet a primit dreptul de utilizare exclusivă a întregului terminal de la aeroportul din Schönefeld (terminalul B) și că toate celelalte companii aeriene care l-au utilizat anterior au trebuit să părăsească acest terminal. Acest terminal avea caracteristici diferite care îl deosebeau de alte terminale de la Schönefeld. Celelalte terminale nu erau dotate, de exemplu, cu un sistem de transport al bagajelor pe mai multe rânduri care permitea o manipulare mult mai rapidă a bagajelor decât cu sistemele lor de transport pe un singur rând.

(69) De asemenea, Comisia a menționat că tribunalul regional a statuat că nu exista niciun motiv să se acorde un drept exclusiv companiei easyJet, în special având în vedere faptul că alte companii aeriene care deserveau, de asemenea, aeroportul din Schönefeld gestionau un număr la fel de mare de pasageri și operau la fel de multe rute la Schönefeld ca easyJet. În plus, Comisia a considerat că suma de […] EUR percepută lunar drept chirie de către FBS companiei easyJet era sub valoarea chiriei pe piață.

(70) Prin urmare, Comisia a adoptat opinia preliminară potrivit căreia acordul de închiriere cu easyJet din 2004 s-ar putea să confere un avantaj selectiv companiei easyJet. În plus, Comisia a considerat că acest avantaj economic pare să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(71) În ceea ce privește implicarea unor resurse de stat în cadrul măsurii 4 și faptul că măsura este imputabilă statului, Comisia a prezentat aceleași argumente ca și pentru acordul cu easyJet din 2003.

(72) În cele din urmă, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea acestei măsuri cu piața internă, în cazul în care ar fi calificată drept ajutor de stat, în special din perspectiva normelor prevăzute în orientările privind aviația referitoare la ajutorul la înființare pentru companiile aeriene.

5. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

5.1. **Air France**

(73) Potrivit Air France, taxele reduse percepute de FBS la Schönefeld nu sunt o măsură generală, deoarece, în acest caz, publicarea necesară nu a avut loc. În plus, durata acordului cu easyJet din 2003 (20 de ani) era în contradicție cu practica decizională a Comisiei. Sprijinul financiar pe termen lung nu ar putea fi justificat în mod obiectiv și nu ar putea fi demonstrat niciun efect stimulativ.

([21]) Pentru a sprijini această concluzie preliminară, Comisia face referire la o hotărâre din 20 octombrie 2004 pronunțată de Tribunalul Regional Potsdam (cauza 2 O 70/04, pagina 5).

([22]) Hotărârea din 20 octombrie 2004 pronunțată de Tribunalul Regional Potsdam (cauza 2 O 70/04).

(74) În ceea ce privește utilizarea terminalului B de easyJet, Air France a considerat că acesta era singurul terminal care a fost rezervat pentru utilizarea exclusivă de către o singură companie aeriană. Acordul de închiriere cu easyJet din 2004 nu a făcut obiectul niciunei proceduri de licitație. easyJet era singura companie aeriană în măsură să ofere un serviciu de livrare a bagajelor avantajos și fiabil la Schönefeld.

5.2. **Lufthansa**

(75) Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa") a subliniat în observațiile sale că dezvoltarea afacerilor derulate de cele trei aeroporturi din Berlin (Tegel, Schönefeld și Tempelhof) a fost extrem de pozitivă, iar raportul vânzări-profit din ultimii trei ani a fost de aproximativ […] %. Lufthansa a considerat că aeroportul din Schönefeld a fost subvenționat de companiile aeriene care operau la aeroportul din Tegel.

5.3. **Germania**

(76) Germania Fluggesellschaft mbH („Germania") a considerat că beneficiile oferite la aeroportul din Schönefeld, ca urmare a acordului de control și de transfer al profitului dintre FBS și BFG, erau finanțate de pasagerii care utilizau aeroportul din Tegel. Potrivit Germania, modul în care taxele au fost calculate și legăturile dintre societățile care operau la aeroporturile din Schönefeld și Tegel, care, în conformitate cu Germania, reprezentau coluziune, au avut drept rezultat subvenționarea încrucișată. Germania a considerat că FBS nu a acționat ca un investitor în economia de piață în ceea ce privește compensarea pierderilor. Germania a considerat că era puțin probabil ca operațiunile respective să poată acoperi costurile suportate de FBS la Schönefeld.

(77) Germania a declarat că au primit ajutor de exploatare companiile aeriene de la Schönefeld ca urmare a unor acorduri individuale privind taxele de aeroport. Germania a adăugat că lista din 2004 nu a fost nici aprobată, nici publicată.

(78) Germania a considerat că chiria percepută companiei easyJet pentru utilizarea terminalului B nu era la nivelul normal al pieței. Aceasta însemna tratament favorabil și ajutor de stat. Utilizarea exclusivă a întregului terminal i-a permis companiei easyJet să furnizeze un serviciu mai eficient, în timp ce alte companii aeriene nu au avut această posibilitate.

5.4. **DBA**

(79) Potrivit DBA Luftfahrtgesellschaft („DBA"), o companie aeriană low-cost aflată sub controlul Air Berlin până la încetarea activității în 2008, concurența la nivelul prețurilor pe piața transportului aerian din Berlin era deosebit de puternică. Mediul concurențial s-a intensificat în continuare prin implementarea strategiei LCC la Schönefeld, în special odată cu intrarea companiilor Germanwings și easyJet. Acest lucru a supus presiunii companiile aeriene care operau în afara aeroportului din Tegel, în special celelalte companii aeriene low-cost precum Air Berlin/DBA.

(80) DBA a fost de părere că chiria plătită de easyJet pentru terminalul B nu putea fi considerată a fi la nivelul normal al pieței. În plus, utilizarea exclusivă a echipamentelor de manipulare a bagajelor de la terminalul B reprezenta tratament preferențial și era relevantă în temeiul normelor privind ajutorul de stat.

5.5. **Asociația Companiilor Aeriene Europene**

(81) Asociația Companiilor Aeriene Europene („AEA"), care reprezintă interesele transportatorilor europeni, a considerat că era o discriminare subvenționarea încrucișată dintre aeroporturile din Tegel și Schönefeld și dintre membrii AEA care operau mai ales în afara aeroportului din Tegel și companiile aeriene subvenționate care concurau între ele și își aveau baza la aeroportul din Schönefeld. Potrivit AEA, fără această subvenționare încrucișată anticoncurențială, companiile aeriene care operau la Schönefeld nu ar fi fost viabile din punct de vedere economic, iar taxele de la Tegel ar fi putut fi considerabil mai scăzute. Întrucât aeroportul din Tegel era aproape de cel din Schönefeld, nu a existat nicio necesitate publică pentru subvenții.

(82) În plus, AEA a susținut că măsurile menționate în decizia de inițiere a procedurii nu erau justificate în mod obiectiv; reducerile și stimulente erau arbitrare și discriminatorii și, în consecință, incompatibile cu orientările privind aviația.

5.6. **Germanwings**

(83) Compania Germanwings a afirmat că FBS a acționat în raport cu ea în permanență ca un investitor privat. Germanwings a arătat că, în ciuda eliminării treptate a reducerilor care i-au fost acordate în timp, și-a extins rețeaua de rute dinspre Schönefeld. Germanwings a afirmat că a fost încrezătoare că înțelegerile financiare cu FBS respectau legea, în special deoarece cele trei aeroporturi din Berlin formau un sistem aeroportuar unificat.

(84) Germanwings a indicat faptul că nu a considerat aeroporturile de la Hamburg, Dresda, Leipzig sau Lübeck ([23]) ca fiind alternative competitive adecvate pentru Schönefeld, deoarece opera în principal pe rute interne germane. Având în vedere timpul scurt de zbor pe rutele interne, aeroporturile menționate mai sus erau prea departe de Berlin pentru a înlocui în mod valabil aeroportul din Schönefeld.

(85) Germanwings a afirmat, de asemenea, că închirierea terminalului B către easyJet era contrară legislației antitrust și privind ajutorul de stat, deoarece easyJet nu a fost în niciun fel implicată în finanțarea terminalului B, iar închirierea a avut loc în lipsa unei proceduri de licitație corespunzătoare. În plus, chiria era prea mică, având în vedere că terminalul B, în comparație cu terminalele A și C, dispunea de o instalație modernă de manipulare a bagajelor.

5.7. **Aeroportul din Lübeck**

(86) Aeroportul din Lübeck a afirmat că nu a observat niciun impact negativ al strategiei comerciale a FBS pe piață.

5.8. **Ryanair**

(87) Ryanair a considerat că, în ceea ce privește zborurile pe distanțe scurte și medii, nu exista concurență între aeroporturile din Dresda, Hamburg și Lübeck, pe de o parte, și aeroportul din Schönefeld, pe de altă parte. Distanța dintre Schönefeld și Dresda, Hamburg și Lübeck era prea mare pentru ca o astfel de concurență să existe. Astfel, un acord privind Schönefeld nu a avut niciun efect asupra celorlalte aeroporturi menționate.

(88) Ryanair a susținut că taxele achitate către aeroportul din Schönefeld erau identice cu cele din lista de taxe, care erau în conformitate cu practicile standard în domeniu. Acordul cu FBS era similar cu cele încheiate cu o serie de aeroporturi private și ar fi fost încheiate în același mod de către un investitor în economia de piață. Ryanair a furnizat un studiu elaborat de către o firmă de consultanță ([…]) care a examinat condițiile contractuale dintre Ryanair și FBS. Pe baza unei analize comparative între aeroportul din Schönefeld și cele din Liverpool și Luton, firma de consultanță a ajuns la concluzia că FBS a avut față de Ryanair o conduită în conformitate cu ceea ce se aștepta de la un investitor privat în economia de piață.

(89) De asemenea, Ryanair a susținut că Berlin, precum Londra și Milano, era un important centru economic și administrativ din Europa și, prin urmare, o destinație europeană importantă. Prin urmare, companiile aeriene care operau în Berlin puteau să se bazeze pe un număr suficient de pasageri doritori să călătorească înspre acea destinație.

5.9. **easyJet**

(90) În ceea ce privește acordul cu easyJet din 2003, easyJet a susținut că un operator în economia de piață care ar fi acționat în locul FBS ar fi adoptat, de asemenea, acest tip de strategie. Într-adevăr, măsura i-a adus întreprinderii FBS o creștere substanțială a numărului de pasageri și rezultate anuale îmbunătățite.

(91) easyJet a declarat, de asemenea, că existența unei clauze privind taxe individuale între FBS și easyJet nu însemna neapărat că au fost acordate reduceri discriminatorii. easyJet a considerat că le-ar fi fost acordat același tratament ca pentru easyJet altor companii aeriene care operau având obiective de creștere comparabile. În orice caz, reducerile erau justificate în raport cu economiile pe scară mare oferite de easyJet, care reprezentau o proporție însemnată din pasagerii de la aeroportul din Schönefeld și care au contribuit în mod disproporționat la îmbunătățirea rezultatelor FBS.

(92) În ceea ce privește utilizarea terminalului B, easyJet a remarcat că acesta nu era un terminal aeroportuar cu circuit închis. De fapt, suprafața închiriată de easyJet era o zonă separată de check-in și spațiului aferent de birouri de la terminalul de nord din Schönefeld. Cea mai mare parte a zonei era accesibilă publicului și, de asemenea, era utilizată de pasagerii altor transportatori. La momentul la care a fost semnat acordul cu easyJet, exista o capacitate suplimentară suficientă la terminalul B, astfel încât alte companii aeriene nu au suferit niciun dezavantaj. easyJet a subliniat că, de când a început să opereze la aeroportul din Schönefeld în 2004, a fost de departe compania aeriană cu cel mai mare flux de pasageri. Prin urmare, utilizarea exclusivă a anumitor părți de la terminalul B era justificată în mod obiectiv.

(93) În plus, easyJet a declarat că sistemul de manipulare a bagajelor de la terminalul B reflecta în mică măsură standardele tehnice uzuale și nu îi oferea niciun avantaj față de alte companii aeriene.

(94) În ceea ce privește valoarea de piață a terminalului B, easyJet a declarat că plătea pentru acesta o chirie mai mare decât nivelul chiriei pe piață a terminalului B, dat fiind că acesta era insuficient pentru a satisface nevoile de capacitate ale easyJet. O comparație a chiriei putea fi realizată doar cu zone similare de la aeroportul din Schönefeld sau, în ceea ce privește birourile, cu spații de birouri din imediata apropiere a aeroportului.

([23]) Aceste aeroporturi au fost citate în decizia de inițiere a procedurii ca exemple de aeroporturi potențial prejudiciate de unele dintre măsurile vizate de investigație (a se vedea punctul 151 din decizia de inițiere a procedurii).

5.10. **FBS**

(95) FBS a menționat situația specială a Berlinului, și anume sistemul aeroportuar (care era alcătuit inițial din trei aeroporturi), și planurile pentru construcția aeroportului central Berlin Brandenburg (BER). În 2003, aeroportul din Schönefeld a funcționat la doar aproximativ jumătate din capacitatea sa de gestionare a traficului și nu reușea să își acopere costurile. Potrivit FBS, închiderea aeroportului din Schönefeld ar fi condus, printre altele, la pierderea autorizației de funcționare a aeroportului din Schönefeld, care era esențială pentru exploatarea BER.

(96) FBS a subliniat faptul că aeroporturile presupus concurente menționate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii nu erau într-o relație efectivă de concurență cu aeroporturile din Berlin, deoarece se aflau prea departe.

(97) În ceea ce privește acordul de control și de transfer al profitului, FBS a susținut că astfel de acorduri între societățile din cadrul unui grup erau o practică obișnuită în mediul de afaceri. FBS a apreciat că transferul profiturilor între cele trei aeroporturi din Berlin era o chestiune strict internă a întreprinderii. Potrivit FBS, sistemul aeroportuar forma o singură întreprindere, cu interese comune, și era, de asemenea, supus dreptului societăților comerciale. Sistemul aeroportuar constituia o piață geografică și de produse unică. Acesta era o practică de piață normală și, în acest caz, avea sens din punct de vedere comercial.

(98) FBS a contestat unele dintre constatările provizorii din decizia de inițiere a procedurii privind implicarea unor resurse de stat. Potrivit FBS, faptul că lista de taxe trebuia să fie aprobată de autoritățile publice nu era suficient pentru a concluziona că resursele FBS erau supuse unui control din partea statului. Potrivit FBS, sistemul de liste de taxe se aplica în egală măsură acționarilor publici și privați de la aeroporturi și ținea seama de interesul public în exploatarea transportului aerian, în conformitate cu standardele legale. În plus, potrivit FBS, prim-ministrul landului Brandenburg, care făcea parte din consiliul de supraveghere al FBS, nu putea da instrucțiuni ministerului responsabil cu aprobarea listelor de taxe. De asemenea, la momentul stabilirii taxelor, relația juridică dintre aeroport și companiile aeriene era reglementată exclusiv de dreptul privat și era obligatorie în temeiul dreptului civil, indiferent de aprobarea de către autoritatea competentă.

(99) FBS a mai explicat că lista de taxe avea același efect ca cel al clauzelor și condițiilor generale și făcea parte integrantă din contractul încheiat între un aeroport și o companie aeriană, independent de orice aprobare oficială. Lista de taxe, inclusiv planul de reduceri, a fost oferită tuturor companiilor aeriene, fără distincție, începând cu 1 mai 2004. Dispozițiile contractuale individuale erau destinate exclusiv stabilirii de condiții bilaterale de decontare și de obiective detaliate. Nu a fost acordat niciun avantaj special prin intermediul respectivelor acorduri.

(100) FBS a susținut că, din cauza ratelor diferite de utilizare a capacităților de la cele două aeroporturi principale din Berlin – aeroportul din Tegel funcționa aproape la capacitate maximă, fără nicio posibilitate de extindere semnificativă, spre deosebire de aeroportul din Schönefeld care dispunea de o capacitate suplimentară substanțială și care, în plus, reprezenta viitorul amplasament al BER –, a trebuit să ia măsuri în 2003, după tentativa eșuată de a privatiza societatea, pentru a se exploata transportul aerian din conurbația Berlinului în mod durabil și eficient din punct de vedere economic.

(101) FBS a afirmat, în plus, că era necesar ca, în interesul grupului FBS, să mențină aeroportul din Schönefeld în stare de funcționare pentru viitoarea funcționare a BER. Potrivit FBS, chiar și închiderea temporară a aeroportului din Schönefeld ar fi făcut imposibilă *de facto* realizarea obiectivului strategic pe termen lung de exploatare a unui aeroport centralizat la Berlin de pe amplasamentul de la Schönefeld.

(102) Potrivit FBS, prin urmare, era necesară menținerea funcțională a aeroportului din Schönefeld, într-o manieră cât mai eficientă posibil din punct de vedere economic, din 2003 până la inaugurarea BER. FBS a adăugat că, pentru a exploata mai bine capacitatea disponibilă a aeroportului din Schönefeld, a decis să implementeze strategia LCC propusă de o renumită firmă de consultanță. Strategia LCC a fost considerată opțiunea cea mai favorabilă din punct de vedere economic pentru FBS, deoarece propunerea sa de listă de taxe cu sisteme de stimulare incluse părea susceptibilă să ducă la creșterea traficului de la Schönefeld pe termen scurt prin stimulente financiare speciale și degresive.

(103) Potrivit FBS, strategia LCC a avut un mare succes. Numărul de pasageri de la Schönefeld a crescut, fără nicio scădere a numărului de pasageri de la alte aeroporturi din Berlin. FBS a subliniat faptul că creșterea traficului a condus la creșterea veniturilor, iar dificultățile economice au fost depășite în scurt timp. Începând chiar din 2006, veniturile din exploatare (EBIT) ale FBS au fost pozitive pentru prima dată. Potrivit FBS, s-a stabilit continuarea acestei tendințe pozitive, iar aceasta a fost deosebit de importantă pentru finanțarea capacității noului aeroport.

(104) FBS a susținut că schimbarea strategică inițiată în 2003 a fost esențială din motive economice și că a acționat ca un investitor prudent în economia de piață atunci când a luat o astfel de măsură. Pe baza planului de afaceri care a stat la baza strategiei LCC, FBS a fost în măsură să presupună că operațiunile aeroportului nu ar fi continuat să fie neprofitabile. FBS a menționat studiul comandat unei firme de audit […] („studiul efectuat de primul expert"), care a fost finalizat în 2007 și care a confirmat că, din perspectiva unui investitor în economia de piață, era rațional să se implementeze strategia LCC și să se pună în aplicare, în mod corespunzător, o listă de taxe.

(105) FBS a afirmat că acordurile individuale încheiate cu anumiți transportatori low-cost, înainte de data intrării în vigoare a listei de taxe din 2004, au fost necesare pentru implementarea strategiei LCC cu scopul de a oferi companiilor aeriene un stimulent pentru a-și stabili baza la Schönefeld. FBS a menționat un al doilea studiu, comandat unei firme de audit […], care a fost, de asemenea, finalizat în 2007. În cadrul respectivului studiu, firma de consultanță a analizat rentabilitatea diferitelor acorduri care constituie măsura 3 și a constatat că FBS a acționat ca un operator rațional de piață atunci când a încheiat fiecare acord. Toate aceste acorduri individuale cu diferite companii aeriene au fost încheiate pe baza unor considerente pur economice în vederea îmbunătățirii situației economice a FBS pe termen scurt.

(106) FBS a susținut că acordul cu easyJet din 2003 a fost o componentă esențială a implementării strategiei LCC și că nu a implicat niciun ajutor de stat. Strategia LCC a creat un stimulent pentru ca easyJet – unul dintre principalii transportatori low-cost din Europa –, să își stabilească o bază la Schönefeld.

(107) Pe baza încheierii cu succes a acordului din 2003 cu easyJet (considerat „locatar de renume"), FBS au putut să atragă alte companii aeriene la Schönefeld. Relația contractuală cu easyJet (inclusiv obligația acestuia din urmă de a stabili baza pentru un anumit număr minim de aeronave la Schönefeld) a asigurat un nivel ridicat de siguranță a planificării pentru ambele părți și a contribuit în mod semnificativ la creșterea rentabilității aeroportului din Schönefeld.

(108) FBS a susținut că acordul cu easyJet din 2003 nu diferea în mod esențial față de lista din 2004 și că nu a implicat acordarea de avantaje necuvenite. FBS a subliniat, de asemenea, că acordul de modificare cu easyJet din 2007 făcea referire în mod explicit la lista din 2006, care era aplicabilă la momentul respectiv.

(109) În plus, FBS a subliniat că acordurile individuale cu transportatori low-cost au fost semnate înainte de adoptarea orientărilor privind aviația din 2005 și că, cel puțin cazul anumitor acorduri, chiar înainte de adoptarea Deciziei *Charleroi* de către Comisie ([24]).

(110) În plus, potrivit FBS, închirierea instalațiilor de la terminalul B în favoarea easyJet nu i-a conferit acesteia niciun avantaj specific. Companiei easyJet i-a fost alocat un întreg terminal din motive economice și practice, datorită fluxului mare de pasageri al companiei la Schönefeld. easyJet a plăti prețul obișnuit pe piață, care fusese convenit pe baza chiriilor existente la Schönefeld. Alocarea de zone ale terminalelor era o practica curentă în aeroporturile germane și internaționale. În plus, companiei easyJet nu i-a fost acordat niciun drept de publicitate care să constituie un avantaj în raport cu alte companii aeriene, întrucât companiei easyJet i-au fost acordate drepturi de prezentare a mărcii numai în zonele de check-in, la fel ca oricărei alte companii aeriene.

6. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA**

6.1. **Influența statului**

(111) Germania a argumentat că resursele întreprinderii FBS nu erau sub controlul statului și că utilizarea lor nu putea fi imputată statului. Potrivit informațiilor comunicate de Germania, stimulentele și reducerile în cauză nu au fost finanțate prin resurse publice, ci au fost rezultatul activităților economice ale unei întreprinderi care funcționa în temeiul dreptului privat.

(112) În acest context, Germania a afirmat că FBS și filialele acesteia, deși parțial deținute de stat, nu au făcut parte din administrația publică, ci au făcut în mod expres obiectul principiilor concurenței și funcționării pieței libere. Germania adaugă că acționarii publici se așteptau ca FBS să genereze profituri.

([24]) Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind avantajele acordate de Regiunea valonă și Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1).

6.2. **Acordul de control și de transfer al profitului (măsura 1)**

(113) Germania și-a exprimat opinia că acordul de control și de transfer al profitului nu implica nicio subvenționare încrucișată din care să decurgă un ajutor de stat.

(114) Germania a subliniat că, în termeni de drept public, precum și în temeiul legislației Uniunii ([25]), aeroporturile din Berlin erau interconectate astfel încât să formeze un „sistem aeroportuar" unic. Scopul unui astfel de sistem aeroportuar era să trateze aeroporturi diferite ca un singur aeroport cu mai multe piste. Prin urmare, FBS și BFG trebuiau considerate o întreprindere unică. Germania a subliniat că însăși Comisia a menționat un acord de control și de transfer al profitului, o structură informatică comună, funcții-cheie centralizate și planuri unificate ale societăților drept criterii pentru a se considera ca neautonome societățile individuale din cadrul unui grup ([26]).

(115) Potrivit Germaniei, transferul profitului nu implica transferul costurilor aeroportului din Schönefeld către aeroporturile din Tegel și Tempelhof. Aceasta nu a avut niciun impact asupra taxelor de aeroport de la Tegel. Taxele percepute la toate cele trei aeroporturi aveau la bază costurile subiacente ale fiecărui amplasament.

(116) În plus, Germania a subliniat că FBS, la fel ca orice altă întreprindere privată, urma un plan strategic în vederea realizării de profituri pe termen lung. Principala caracteristică a acestui plan era crearea unui singur aeroport pentru Berlin la amplasamentul de la Schönefeld.

6.3. **Valabilitatea juridică a listei din 2004**

(117) Germania a susținut că nu reflecta corect situația juridică existentă în Germania concluzia provizorie la care a ajuns Comisia în decizia de inițiere a procedurii, potrivit căreia nu erau valide listele de taxe care nu fuseseră aprobate necondiționat de către autoritatea regională competentă ([27]). Aprobarea de către autoritatea competentă din regiune în conformitate cu secțiunea 43A din Ordinul privind autorizarea traficului aerian ([28]) nu era o condiție prealabilă pentru valabilitatea juridică a listei de taxe. Potrivit jurisprudenței constante a Curții Federale de Justiție (*Bundesgerichtshof*) și a instanțelor inferioare germane, listele de taxe publicate ale aeroporturilor constituiau „condiții standard de afaceri" (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*), astfel cum se definește în dreptul civil german ([29]). Aceasta însemna că listele de taxe jucau rolul de condiții contractuale oferite în mod implicit companiilor aeriene care utilizau aeroportul, indiferent dacă autoritatea competentă aprobase lista relevantă de taxe ([30]).

(118) Potrivit Germaniei, în hotărârea din 20 octombrie 2004, menționată de Comisie la punctul 22 din decizia de inițiere a procedurii ([31]), Tribunalul Regional Potsdam a interpretat în mod eronat circumstanțele. În plus, această hotărâre a fost atacată cu recurs. În acest context, Tribunalul Regional Superior Brandenburg (*Brandenburgisches Oberlandesgericht*) a emis un aviz judiciar (*richterlicher Hinweis*) conform căruia hotărârea pronunțată de Tribunalul Regional Potsdam nu trebuia să fie admisă. Germania a subliniat că plângerea care se afla la originea litigiului a fost ulterior retrasă în cadrul unei soluționări dintre părțile la litigiu. Prin urmare, hotărârea pronunțată de Tribunalul Regional Potsdam nu a devenit niciodată definitivă și i-a fost anulat efectul prin retragerea plângerii, chiar dacă aceasta nu a fost în mod explicit declarată nulă și neavenită. Germania a semnalat că Tribunalul Regional Potsdam și-a revizuit interpretarea legii și, într-o cauză ulterioară foarte similară, a respins o plângere referitoare la lista de taxe de la aeroportul din Schönefeld.

6.4. **Acordurile individuale dintre FBS și anumite companii aeriene (măsurile 2 și 3)**

(119) Germania a declarat că sistemul de taxe și prevederile contractuale individuale cu diverse companii aeriene de la Schönefeld ar trebui să fie privite în contextul implementării strategiei LCC.

([25]) A se vedea articolul 2 litera (h) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

([26]) Decizia 2002/346/CE a Comisiei din 17 octombrie 2001 privind ajutorul de stat acordat de Germania în favoarea Deckel Maho Seebach GmbH, considerentul 16 (C 27/2000) (JO L 126, 13.5.2002, p. 14); Decizia 2002/468/CE a Comisiei din 15 ianuarie 2002 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Germania în favoarea Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Mecklenburg-Pomerania de Vest, considerentul 67 (C 41/2001) (JO L 165, 24.6.2002, p. 15).

([27]) A se vedea considerentul 65.

([28]) Secțiunea 43 din versiunea anterioară a *Luftverkehrszulassungsordnung*.

([29]) A se vedea hotărârea Curții Federale de Justiție, 24 noiembrie 1977, dosarul numărul III ZR 27/76, Jurnalul german al dreptului aerian și spațial (*Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* – ZLW) 1979, 140 (143); hotărârea Tribunalului Regional Berlin, 25 august 2000, dosarul numărul: 96 O 197/99, Jurnalul german al dreptului aerian și spațial 2001, 475 (479); hotărârea Curții Federale de Justiție, 23 ianuarie 1997, dosarul numărul III ZR 27/96, Jurnalul german al dreptului aerian și spațial 1997, 510.

([30]) A se vedea hotărârea Curții Federale de Justiție, 24 noiembrie 1977, dosarul numărul ZR III 27/76, Jurnalul german al dreptului aerian și spațial 1979, 140 (148); hotărârea Tribunalului Administrativ Federal (*Bundesverwaltungsgericht*), 8 iulie 1977, dosarul numărul VII C 72/74, Jurnalul german al dreptului aerian și spațial 1977, (49); Giemulla, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Giemulla/Schmid, Köln, 2007, secțiunea 43 din Ordinul privind autorizarea traficului aerian, punctul 16.

([31]) A se vedea nota de subsol 20.

(120) Germania a argumentat că, în acest context, deoarece aeroporturile din Berlin formau un singur „sistem aeroportuar", acestea nu erau în concurență unul cu celălalt. Aeroportul din Schönefeld a jucat un rol complementar în a prelua din presiunea exercitată asupra aeroportului din Tegel, care era la limita capacității sale. Strategia LCC a fost o modalitate legitimă de a controla indirect traficul. Aceasta nu a adus nicio reducere a numărului de pasageri de la Tegel. Mai degrabă, numărul pasagerilor la cele două aeroporturi a crescut în mod semnificativ în cursul anilor care precedă inițierea procedurii formale de investigare. În plus, având în vedere distanța geografică implicată, aeroporturile din Berlin nu se aflau în concurență cu aeroporturile din Leipzig, Dresda, Hamburg sau Lübeck, în special în ceea ce privește pasagerii sensibili la costuri ai transportatorilor low-cost.

(121) Potrivit Germaniei, pentru implementarea strategiei LCC, era esențial să se atragă o companie aeriană în calitate de locatar de renume care să utilizeze Schönefeld ca punct nodal. Acesta a fost primul demers pentru a se stabili un volum mare de trafic la acel aeroport, făcându-l mai atractiv pentru alte companii aeriene. Dacă la Schönefeld s-ar fi aplicat aceleași condiții ca la Tegel, ar fi fost imposibil să se atragă un astfel de locatar de renume, după cum o demonstrează încercările eșuate din anii 1990 de a convinge companii aeriene să se mute de la Tegel la Schönefeld. Pentru a se devia traficul și a se utiliza eficient capacitatea aeroportului din Schönefeld, era necesar să se atragă trafic aerian la aeroportul respectiv. Companiilor aeriene li s-a oferit un stimulent adecvat prin implementarea strategiei LCC, care a inclus o listă de taxe cu reduceri acordate în funcție de volum și alte stimulente financiare încorporate.

(122) A fost necesar să se implementeze strategia LCC prin acorduri individuale cu mai multe companii aeriene înainte de intrarea în vigoare a listei din 2004, pentru a se limita pierderile suportate de aeroportul din Schönefeld cât mai repede posibil și pentru a se obține o poziție favorabilă pe piața LCC aflată în plină expansiune la momentul respectiv. În acest sens, Germania a subliniat că o modificare formală a listei de taxe a aeroportului ar fi implicat ample activități administrative și nu ar fi putut să fie finalizată îndeajuns de repede pentru a se începe implementarea strategiei LCC cât mai curând posibil, și anume până la sfârșitul anului 2003.

(123) Germania a argumentat că FBS a acționat ca un investitor în economia de piață atunci când a adoptat măsurile în cauză, deoarece deciziile sale comerciale s-au bazat pe strategia LCC, iar acordurile individuale au fost încheiate pe baza unui plan de afaceri solid elaborat de către consultant. De asemenea, Germania a făcut referire la evaluările efectuate de două firme de audit, […] și […], cărora FBS le-a solicitat să evalueze dacă strategia LCC și acordurile individuale erau conforme cu principiul investitorului în economia de piață, conformitate care a fost demonstrată.

(124) Potrivit Germaniei, auditorii au concluzionat că, în ceea ce privește atât decizia de management privind o reorientare strategică, cât și introducerea unui plan de stimulente financiare, se poate demonstra că un investitor în economia de piață, aflat într-o situație comparabilă, ar fi luat aceleași decizii. În ceea ce privește acordul cu easyJet din 2003 și acordurile individuale menționate în tabelul 6 (cu excepția celui cu V-Bird), […] a calculat valorile lor actualizate nete („VAN"), care s-au dovedit a fi toate pozitive, prin urmare, a constatat că un investitor în economia de piață ar fi procedat la fel ca FBS. Cu toate acestea, […] și-a exprimat anumite îndoieli privind durata acordului cu easyJet din 2003, astfel cum a fost inițial convenită de către părți. […] a considerat că, având în vedere durata (10 ani, cu o opțiune de prelungire cu o perioadă suplimentară de 10 ani), un investitor rațional în economia de piață, atunci când încheie un astfel de acord, ar fi ținut seama de impactul acordului avut în vedere asupra operațiunilor viitoare ale aeroportului BER, care urma să fie inaugurat înainte de expirarea acordului cu easyJet din 2003 ([32]). Potrivit […], existența acordului cu easyJet din 2003 putea exercita presiune asupra FBS în ceea ce privește taxele pe care le-ar fi putut negocia cu alți transportatori pentru operațiunile acestora de la BER, astfel fiind afectată rentabilitatea viitorului aeroport. Cu toate acestea, Germania a subliniat că aceste preocupări privind durata inițială a acordului cu easyJet din 2003 nu mai erau relevante, deoarece acordul în cauză a fost modificat prin acordul de modificare cu easyJet din 2007, care a introdus o dispoziție prin care acordul respectiv ar fi încetat la inaugurarea BER, care era programată atunci pentru 2011.

(125) În plus, în observațiile sale cu privire la observațiile părților terțe, Germania a considerat că erau parțial eronate și scoase din context declarațiile făcute de anumite părți terțe referitoare la lista de taxe din 2004 și la acordurile individuale cu transportatori low-cost. Germania a subliniat că lista de taxe de la Schönefeld era concepută să

([32]) Acest impact nu a fost luat în considerare la calculele care au avut ca rezultat un VAN pozitiv pentru acordul cu easyJet din 2003, în perioadele în care urma să se aplice inițial (10 ani sau 20 de ani, în cazul în care easyJet ar fi optat pentru o prelungire cu 10 ani, după primii 10 ani).

încurajeze adoptarea de noi destinații și nu era discriminatorie, deoarece beneficia de reduceri orice companie aeriană care reușea să atragă un număr suficient de pasageri la Schönefeld sau care deschidea noi rute sau creștea frecvențele dinspre aeroportul din Schönefeld.

6.5. **Acordul de închiriere cu easyJet din 2004 (măsura 4)**

(126) În ceea ce privește utilizarea terminalului B de easyJet, Germania a subliniat că easyJet a închiriat doar o parte (24 %) din suprafața utilizabilă totală a terminalului B. Potrivit Germaniei, alocarea către o anumită companie aeriană și utilizarea de către aceasta a spațiului de birouri și a ghișeelor de check-in dintr-o anumită zonă a unui terminal erau o practică obișnuită la aeroporturile internaționale și nu constituiau un tratament preferențial.

(127) În ceea ce privește dreptul de utilizare exclusivă acordat companiei easyJet, Germania a subliniat că, având în vedere numărul mare de pasageri transportați de easyJet, nu era posibil din motive pur practice ca alte companii aeriene să utilizeze terminalul B, deoarece capacitatea terminalului era deja depășită cu easyJet.

(128) În plus, Germania a indicat că și altor companii aeriene le-a fost acordat un drept de utilizare exclusivă a anumitor zone de pe terminalele de la Schönefeld. În special, grupul Lufthansa (Condor, Sun-Express și Germanwings) s-a bucurat inițial de utilizarea exclusivă a terminalului D atunci când a fost construit în perioada 2004-2005.

(129) De asemenea, Germania a contestat observațiile făcute de unele părți terțe în ceea ce privește măsura 4 și a susținut că valoarea chiriei menționată de către unele dintre aceste părți terțe era falsă și nefondată. Chiria plătită de easyJet a fost stabilită prin raportare la chiriile standard generale pentru Schönefeld. Contrar celor pretinse de unele părți interesate, Germania și-a exprimat opinia că valoarea chiriilor de la Schönefeld nu putea fi comparată cu cea de la Tegel.

(130) În ceea ce privește posibilele avantaje pentru easyJet generate de echipamentele speciale de manipulare a bagajelor de la terminalul B, Germania a declarat că aceste echipamente au fost fabricate de aceeași întreprindere ca cele de la terminalul A și au fost proiectate la aceleași standarde tehnice. Cu toate acestea, ca urmare a includerii tehnologiei cu raze X, echipamentele de la terminalul B erau mai complexe și, în consecință, aveau o capacitate tehnică mai scăzută, un timp mai îndelungat de livrare a bagajelor și o tendință mai mare de a se defecta. În acest sens, instalațiile de manipulare a bagajelor de la terminalul B de fapt prezentau un dezavantaj pentru easyJet în raport cu companiile aeriene care operau la terminalul A. În plus, din cauza planului clădirilor, era posibil să se transporte în mult mai puțin timp bagaje la aeronava în așteptare de la terminalul A decât la cea de la terminalul B. Astfel easyJet mai avea încă un dezavantaj în raport cu companiile aeriene găzduite la terminalul A.

(131) Contrar observațiilor exprimate de unele părți interesate, Germania a susținut că instalații de manipulare a bagajelor nu fuseseră recondiționate pentru easyJet. Echipamentele cu raze X au fost incluse în sistemul existent de manipulare a bagajelor în 2003 din motive de securitate.

(132) În cele din urmă, Germania a argumentat că alocarea terminalului B pentru traficul de călători al easyJet s-a bazat pe criterii nediscriminatorii și corespunzătoare, deși nu a existat o procedură de achiziții publice, care nu se impunea în astfel de cazuri, nici în temeiul legislației germane și nici în temeiul legislației Uniunii. Potrivit Germaniei, atunci când easyJet a decis să inaugureze operațiuni la aeroportul din Schönefeld în 2004, era evident că acest transportator, de la început, ar reprezenta o proporție foarte importantă din traficul aeroportului respectiv. Într-adevăr, încă de la începutul anului 2004, easyJet a generat 30 % din traficul aeroportului respectiv. Era adecvat și rațional să se consolideze operațiunile companiei easyJet pe un singur terminal, iar terminalul B a fost considerat cel mai potrivit terminal din punctul de vedere al capacității sale suplimentare. Potrivit Germaniei, accesul altor transportatori la aeroportul Schönefeld nu a fost nici restricționat și nici împiedicat, deoarece aeroportul dispunea de capacitate suficientă pentru a găzdui toți transportatorii potențial interesați.

7. **EVALUAREA MĂSURILOR**

(133) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(134) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru ca o măsură să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie să fie îndeplinită fiecare condiție dintre următoarele patru. Sprijinul financiar trebuie:

— să fie acordat de către stat sau prin intermediul resurselor de stat;

— să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri;

— să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și

— să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(135) În cazul de față, Germania a argumentat că FBS a acționat în mod consecvent cum ar fi acționat într-o situație similară un operator prudent în economia de piață, ghidat de obiective de rentabilitate, astfel măsurile în cauză nu conferă niciun avantaj economic pe care compania nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În cazul în care presupunerea este adevărată, măsurile puse în aplicare de FBS nu constituie ajutor de stat.

7.1. **Principiul investitorului în economia de piață – Considerații generale**

(136) Pentru a stabili dacă un anumit acord încheiat de o societate publică cu un terț pentru furnizarea de bunuri sau servicii conferă un avantaj economic părții terțe în cauză, Comisia examinează posibilitatea ca un investitor prudent în economia de piață, care se orientează în funcție de perspectivele de rentabilitate, ar fi adoptat măsuri similare în împrejurări asemănătoare. Comparația dintre comportamentul unei societăți publice ca FBS și al unui ipotetic investitor prudent în economia de piață trebuie să se realizeze în raport cu atitudinea pe care investitorul în economia de piață în cauză ar fi avut-o la momentul încheierii tranzacției în cauză, având în vedere informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la acel moment și indiferent de evenimente ulterioare.

(137) Astfel, pentru societatea publică în cauză, este de importanță capitală conceptul de rentabilitate preconizată. Acest lucru nu înseamnă neapărat că, pentru ca o tranzacție să fie independentă față de ajutorul de stat, investitorul trebuie să încheie tranzacția numai în scopuri de profit pe termen scurt. Curtea de Justiție a statuat că poate fi comparat comportamentul unui investitor public cu cel al unui investitor privat, care se orientează în funcție de perspectivele de rentabilitate, pe termen mai lung ([33]).

(138) În speță, în primul rând, Comisia a evaluat dacă, pe termen mediu și lung, strategia LCC adoptată de FBS în 2003 se dovedea a avea potențial capacitatea să genere rezultate pozitive, precum și dacă ar fi fost rațional, dintr-o perspectivă de rentabilitate, să se închidă aeroportul din Schönefeld. Ulterior, Comisia a analizat fiecare măsură vizată de procedura formală de investigare în lumina principiului investitorului în economia de piață și a concluzionat că măsurile respective nu constituiau ajutor de stat.

7.2. **Analiză preliminară: evaluarea opțiunilor strategice ale FBS din perspectiva unui investitor în economia de piață**

(139) Contextul economic în care FBS exploata aeroportul de la Schönefeld în perioada cuprinsă între începutul anilor 1990 și 2003 a fost descris în secțiunile 2, 3.1 și 3.2 de mai sus.

(140) Astfel cum se explică în secțiunile respective, FBS exploata și celelalte aeroporturi din Berlin, și anume Tempelhof și Tegel. De la început, aeroportul din Tempelhof nu a fost considerat ca fiind o infrastructură adecvată pentru o eventuală extindere, având în vedere caracteristicile sale specifice și amplasarea sa intravilană. Aeroportul din Tegel era un aeroport modern care era în general mai atractiv pentru companii aeriene și pasageri decât aeroportul din Schönefeld, deoarece dispunea de o infrastructură mai modernă și era mai aproape de centrul orașului. În anii 1990, aeroportul din Tegel funcționa deja aproape la capacitate maximă și nu putea fi extins în mod substanțial pentru a evita limitările de capacitate pe termen lung. În schimb, aeroportul din Schönefeld era în mare parte subutilizat și putea fi extins, dacă era necesar.

(141) Un al doilea aspect important în acest context era perspectiva unui singur aeroport în Berlin care să înlocuiască toate aeroporturile existente în Berlin și care să fie situat la Schönefeld. Astfel cum se arată în considerentul (14), decizia de a efectua un astfel de proiect a fost formalizată printr-un acord încheiat de guvernul federal german și regiunile Berlin și Brandenburg în mai 1996.

(142) Un al treilea element important a fost tentativa eșuată de a transfera traficul de la aeroportul din Tegel la aeroportul din Schönefeld în anii 1990 și faptul că, după o perioadă de stagnare în a doua jumătate a anilor 1990, traficul de la Schönefeld a scăzut constant între 2000 și 2003, an în care autoritățile publice au trebuit să recunoască faptul că nu au reușit să privatizeze aeroporturile din Berlin.

([33]) Cauza C-305/89, Italia/Comisia (Alfa Romeo), Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20; cauza T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisia, Rec., 2003, p. II-435, punctele 250-270.

(143) În 2003, acest lucru a determinat autoritățile publice și FBS să examineze diferitele opțiuni strategice disponibile pentru FBS. Astfel cum s-a menționat anterior, la momentul respectiv, nu a fost pus sub semnul întrebării obiectivul de a avea un singur aeroport nou în Berlin situat la Schönefeld, care să încorporeze o parte din infrastructura existentă a aeroportului din Schönefeld ([34]). Obiectivul FBS și al autorităților publice a constat în găsirea strategiei optime pentru Schönefeld între 2003 și până la deschiderea BER, prevăzută să aibă loc în 2011. În acest context, după cum s-a indicat deja în considerentul (28), aceștia au solicita un studiu consultantului („studiul efectuat de consultant"), care a recomandat o strategie pentru a se atrage transportatori low-cost la Schönefeld (strategia LCC).

(144) În plus față de strategia LCC (opțiunea 1), FBS mai avea opțiunea de a păstra strategia implementată la Schönefeld până la momentul respectiv (opțiunea 2) sau de a închide temporar aeroportul din Schönefeld până la inaugurarea noului aeroport BER (opțiunea 3).

7.2.1. *Opțiunea 1 versus opțiunea 2*

(145) Astfel cum se va arăta în continuare, ar fi fost rațional, pentru un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate pe termen mediu și lung și care ar fi acționat în locul FBS, să aleagă opțiunea 1, mai degrabă decât opțiunea 2.

Studiul efectuat de consultant

(146) Astfel cum s-a explicat în considerentele 29 și 30, consultantul a concluzionat că exista potențial pentru o creștere semnificativă a traficului aerian din Berlin dintr-o varietate de motive structurale și că, în comparație cu alte aeroporturi care deserveau capitale, Berlin avea încă un potențial considerabil în 2003 să creeze și să dezvolte traficul transportatorilor low-cost.

(147) Consultant a comparat Berlinul cu alte orașe mari din punctul de vedere al traficului transportatorilor low-cost. În special, a constatat că numărul de frecvențe pe cap de locuitor din zona metropolitană era mult mai scăzut în Berlin (0,011) decât în alte orașe europene mari precum Londra (0,029), Bruxelles (0,040), Köln (0,030) și Dublin (0,051). De asemenea, consultantul a concluzionat că proporția frecvențelor transportatorilor low-cost dintre toate frecvențele era mult mai mică în Berlin decât în alte orașe europene importante și a estimat, pe această bază, că această proporție ar putea fi crescută de la […] % la cel puțin […] % și, eventual, la […] %.

(148) În continuare, pe baza experienței altor orașe importante, consultantul a estimat că, dacă s-ar lua măsuri pentru dezvoltarea traficului transportatorilor low-cost, două treimi din traficul transportatorilor low-cost ar fi format din „pasageri noi", mai precis pasageri care nu ar călători cu avionul de la Berlin în lipsa ofertei suplimentare a transportatorilor low-cost, generată de măsurile în cauză ([35]). Consultantul a considerat că unii dintre „pasagerii noi" ar fi „câștigați" de la alte mijloace de transport, cum ar fi trenul sau autocarul.

(149) Pe baza acestor analize, consultantul a preconizat că potențialul pentru traficul suplimentar al transportatorilor low-cost la Schönefeld privea o creștere cuprinsă între 600 000 și 900 000 de pasageri în plus pe an, pe termen scurt, și anume în perioada 2003-2005, și de 300 000 de pasageri în plus pe an, pe termen mediu, și anume în perioada 2005-2010. Ca urmare a unei astfel de creșteri bruște, s-ar fi putut preconiza că aeroportul din Schönefeld urma să gestioneze între 3 milioane și 4,2 milioane mai mulți pasageri decât în 2003. Însemna că FBS putea spera să ajungă la un număr total de pasageri cuprins între 4,7 milioane și 5,9 milioane de pasageri în 2010 la Schönefeld ([36]).

(150) Ulterior, consultantul a evaluat în detaliu fezabilitatea unei strategii axate pe transportatori low-cost la Schönefeld, identificând posibilele obstacole și factorii de natură să compromită reușita unei astfel de strategii.

(151) Consultantul a analizat în detaliu cerințele operaționale ale transportorilor low-cost, care diferă de cele ale transportatorilor tradiționali în mai multe privințe. Bazându-și analiza pe situația mai multor aeroporturi europene care găzduiesc transportori low-cost, acesta a constatat că principalele cerințe ale transportorilor low-cost erau:

— un interval scurt între sosirea și plecarea avionului (25-30 de minute ([37])) – cea mai importantă cerință;

([34]) A se vedea nota de subsol 8.
([35]) Consultantul a subliniat că analizele existente referitoare la piețele europene și americane au arătat că între 50 % și 80 % dintre pasagerii transportați de un nou transportator low-cost sunt „pasageri noi", cifra exactă depinde de ruta în cauză.
([36]) În realitate, FBS a ajuns la un număr și mai mare (7,3 milioane de pasageri).
([37]) În 2003, adică înainte de lansarea strategiei LCC, 26 dintre cele 32 de companii aeriene care operau la Schönefeld aveau un astfel de interval cuprins între 45 și 90 de minute.

— o serie de servicii aeroportuare reduse la un nivel minim în ceea ce privește gestionarea pasagerilor și manipularea bagajelor, însă un înalt nivel de calitate pentru serviciile solicitate;

— „îmbarcarea pedestră” ([38]) în locul utilizării mai costisitoare a pasarelelor, cu o distanță scurtă între terminal și platformă;

— infrastructură simplă și funcțională, fără sisteme informatice costisitoare, cu rute intuitive și simple în cadrul aeroportului;

— suficiente legături de transport terestru spre aeroport;

— alocarea exclusivă a porților și a ghișeelor de vânzare și de check-in și asigurarea unui spațiu de birouri suficient pentru transportatorii low-cost.

(152) Consultantul a concluzionat că aeroportul din Schönefeld putea în general să îndeplinească aceste cerințe. În special, la Schönefeld, erau posibile din punct de vedere operațional intervale scurte între sosirea și plecarea avionului. De asemenea, consultantul a subliniat existența unor legături optime către aeroport cu autobuzul, trenul și autoturismul. Cu toate acestea, consultantul a identificat diferite lipsuri și deficiențe relativ minore în ceea ce privește îmbarcarea pedestră, alocarea exclusivă a zonelor terminalelor și a spațiilor de birouri, rutele intuitive din cadrul aeroportului și distanțele între terminale și platforme. Parțial în virtutea soluțiilor implementate la alte aeroporturi care găzduiau transportatori low-cost, consultantul a recomandat o serie de adaptări relativ limitate care puteau fi efectuate pentru a satisface pe deplin cerințele transportatorilor low-cost interesați să lanseze operațiuni la Schönefeld. Nu au fost considerate necesare investiții masive în infrastructură sau modificări semnificative ale infrastructurii existente. În special, în ceea ce privește îmbarcarea pedestră, porți suplimentare pentru îmbarcarea pedestră ar fi putut fi adăugate la infrastructura existentă în termen de câteva luni și la un cost redus.

(153) În plus, consultantul a evaluat presiunea concurențială care ar fi fost exercitată asupra operațiunilor transportatorilor low_cost de la Schönefeld dacă FBS ar fi decis să le dezvolte. Firma de consultanță a concluzionat că presiunea ar fi fost limitată, în special deoarece cele mai apropiate aeroporturi internaționale care aveau capacitatea de a găzdui un trafic semnificativ al transportatorilor low-cost, cum ar fi Dresda, Leipzig sau Hanovra, erau prea îndepărtate pentru a exercita presiuni concurențiale considerabile. Potrivit consultantului, acesta a confirmat că potențialul considerabil pentru traficul transportatorilor low-cost din zona Berlinului putea, într-adevăr, să fie realizat la Schönefeld.

(154) În plus, consultantul a identificat și a analizat diferitele opțiuni pe care le avea la dispoziție FBS pentru a oferi taxe de aeroport atractive pentru transportatorii low-cost. Acest aspect a fost considerat drept un element esențial al unei posibile strategii LCC. Într-adevăr, este cert că transportatorii low-cost, ca urmare a propriei politici de stabilire a prețurilor pentru pasageri, care rezultă dintr-o strategie axată pe volume mari și tarife atractive, solicită taxe de aeroport scăzute de la operatorii aeroportuari. În plus, întrucât transportatorii low-cost sunt adesea transportatori „de la un punct la altul” mai degrabă decât transportatori „radiali”, aceștia sunt în măsură să deschidă noi rute, să închidă rute existente și să crească sau să scadă frecvențe într-un mod foarte flexibil și dinamic. Acest lucru le sporește capacitatea de a exercita presiuni asupra operatorilor aeroportuari pentru a obține cele mai mici taxe de aeroport posibile. Astfel, era evident că nicio strategie LCC nu ar fi avut succes în absența unui sistem de taxe de aeroport mai atractive la Schönefeld.

(155) Opțiunile specifice evaluate de către consultant au fost (i) o reducere generală a taxelor de aeroport; (ii) reduceri în funcție de volum; (iii) o diferențiere a taxelor în funcție de natura serviciilor prestate; sau (iv) combinații ale acestor diverse opțiuni de bază. Pe baza unei analize juridice și a unei evaluări economice a acestor opțiuni, consultantul a recomandat o abordare care combină o reducere generală a taxelor de aeroport, o reducere în funcție de volum a taxelor privind pasagerii și o diferențiere a taxelor în funcție de nivelul serviciilor prestate, ceea ce ar implica în special o scutire de la taxele de staționare pentru un interval mai scurt de 30 de minute între sosirea și plecarea avionului. În afară de reducerea generală a taxelor de aeroport, aceste măsuri au fost concepute în special pentru a se aduce avantaje numai transportatorilor low-cost care urmau să se mute la Schönefeld, și nu transportatorilor care își desfășurau deja operațiunile la aeroportul respectiv. Rațiunea acestei strategii era aceea de a atrage noi transportatori fără a afecta veniturile generate de transportatorii deja prezenți pe aeroport.

([38]) Îmbarcarea pedestră impune ca pasagerii să părăsească terminalul și să traverseze pe jos platforma pentru a se îmbarca în avion.

(156) În final, consultantul a identificat și a analizat diverse măsuri eventuale menite să sporească veniturile obținute din alte activități decât cele aviatice, provenind în special din activitățile restaurantelor și ale lanțurilor alimentare, de la parcări, trenuri de navetă, spații publicitare etc. Aceste recomandări au luat în considerare volumul și tipul ([39]) de trafic suplimentar preconizat a fi generat de strategia LCC propusă.

(157) În studiul său, consultantul a urmat o metodologie solidă și a efectuat o evaluare detaliată, ținând seama de toți factorii relevanți. În special, reprezintă o analiză fiabilă cuantificarea potențialului pentru traficul suplimentar al transportatorilor low-cost, care se bazează pe caracteristicile specifice ale zonei Berlinului, precum și pe experiența orașelor mari „de referință". De asemenea, a fost folositor să se evalueze măsura în care o strategie LCC putea fi contracarată de concurența exercitată de alte aeroporturi, iar concluziile analizei respective au fost rezonabile. Au fost fiabile și analiza cerințelor transportatorilor low-cost potențial interesați de lansarea de operațiuni la Schönefeld, precum și identificarea unor măsuri destinate să permită îndeplinirea pe deplin a cerințelor respective de aeroportul din Schönefeld. Această analiză a fost, într-adevăr, sistematică și foarte detaliată. Ceea ce este aplicabil și în cazul analizei privind diverse planuri eventuale de taxe de aeroport prevăzute pentru a atrage transportatori low-cost.

(158) În plus, ar trebui remarcat faptul că, în cadrul studiului, consultantul a prezentat mai multe documente pentru FBS care, împreună cu documentele prezentate chiar de către FBS (inclusiv un plan financiar *ex ante* din 5 septembrie 2003 cu previziuni în materie de rentabilitate), au stat la baza deciziei FBS de a implementa strategia LCC. Tabelul 8 oferă o imagine de ansamblu a rezultatelor financiare preconizate pentru 2003 din strategia LCC și dintr-o strategie prin care FBS ar continua să se concentreze pe traficul tradițional (menționată ca „opțiunea 1" în studiul efectuat de al doilea expert). În ceea ce privește strategia LCC, două scenarii au fost avute în vedere, un „scenariu pesimist" și un „scenariu realist", care diferă în ceea ce privește amploarea traficului suplimentar preconizat al transportatorilor low-cost.

Tabelul 8

Impactul financiar al opțiunii 1 și al opțiunii 2 în ceea ce privește marjele de profit preconizate ale aeroportului din Schönefeld în perioada 2003-2012 (milioane EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Marjă de profit fără LCC (opțiunea 1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marjă de profit cu LCC (opțiunea 2 – „scenariul pesimist")	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marjă de profit cu LCC (opțiunea 3 – „scenariul realist")	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursă: Planul financiar al FBS.

(159) Estimările de mai sus, atât scenariul „realist", cât și scenariul „pesimist" au fost extrase din previziunile consultantului privind traficul suplimentar al transportatorilor low-cost. Aceste estimări tind să confirme că strategia LCC a avut ca rezultat o situație financiară mai favorabilă decât o situație contrară în care FBS continuă să se concentreze pe transportatori tradiționali. Într-adevăr, FBS ar fi continuat să genereze pierderi semnificative

([39]) De exemplu, consultantul a recomandat crearea unui lanț de restaurante fast-food în aeroport pentru a se îndeplini cerințele unui număr semnificativ de pasageri care călătoresc cu transportatorii low-cost.

până în 2012 dacă s-ar fi ales opțiunea 1, fără nicio scădere semnificativă a acestor pierderi. În schimb, se putea preconiza că strategia LCC ducea la o reducere semnificativă și constantă a pierderilor, cu o revenire la profituri începând din 2009, în cadrul „scenariului realist".

(160) Prin urmare, concluziile din studiul efectuat de consultant, împreună cu propriile previziuni ale FBS, ar fi fost considerate o bază solidă pentru o decizie strategică de către un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate pe termen mediu și lung. Astfel, ar fi fost rezonabil ca un astfel de investitor prudent în economia de piață să aleagă opțiunea 1, mai degrabă decât opțiunea 2.

Studiu efectuat de primul expert

(161) După cum s-a indicat deja, FBS a solicitat un studiu unei firme de audit […] („primul expert") pentru a se supune unui test de rezistență informațiile pe care FBS le_a avut la dispoziție atunci când a decis să implementeze strategia LCC („studiu efectuat de primul expert"). Acest studiu a fost finalizat în 2007 și a ajuns la concluzia că, din perspectiva unui investitor în economia de piață, a fost rațional să se implementeze strategia LCC și să se aplice o listă corespunzătoare de taxe, și anume lista din 2004. Primul expert a utilizat ca bază pentru analiza sa o serie de documente care datează din 2003, în special un plan de finanțare elaborat de FBS pentru perioada 2004-2012, și diverse documente elaborate de către consultant în cadrul studiului efectuat pentru FBS.

(162) Concluziile primului expert sunt în acord cu cele din studiul efectuat de consultant. Chiar dacă studiul elaborat de primul expert nu este esențial pentru evaluarea Comisiei, acesta este un element suplimentar care confirmă că ar fi fost rațional ca un investitor prudent în economia de piață să aleagă opțiunea 1, mai degrabă decât opțiunea 2.

Concluzie

(163) Având în vedere cele de mai sus, se concluzionează că ar fi fost rațional ca un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate pe termen mediu și lung, care ar fi acționat în locul FBS, să aleagă în 2003 opțiunea 1, mai degrabă decât opțiunea 2.

7.2.2. Opțiunea 3 versus opțiunile 1 și 2

(164) După cum s-a indicat deja, o soluție posibilă pentru FBS ar fi fost să închidă aeroportul din Schönefeld (opțiunea 3), cel puțin până la inaugurarea BER. FBS era în măsură să ia o astfel de decizie nu numai în 2003 (anul în care FBS a decis să lanseze strategia LCC), dar și anterior, precum și ulterior. Din documentele disponibile, reiese că FBS nu a luat niciodată în considerare în mod serios această opțiune, cel puțin nu de la încheierea acordului de control și de transfer al profitului în 1992. În plus, beneficiile unei astfel de opțiuni nu au fost analizate în studiul efectuat de consultant.

(165) Pentru a se evalua dacă un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate, ar fi considerat această opțiune mai avantajoasă decât opțiunile 1 și 2, este esențial să se ia în considerare proiectul BER. Astfel cum se menționează la considerentul 14, planificarea pentru crearea unui singur aeroport în Berlin a început în ianuarie 1992, iar la 20 iunie 1993 s-a anunțat că zona situată la sud de Schönefeld, în apropiere de aeroportul existent, era una dintre posibilele amplasamente pentru infrastructura aeroportuară a noului aeroport BER. Prin urmare, încă din perioada 1992-1993, faptul că Schönefeld ar putea găzdui noul aeroport unic din Berlin a fost mai mult decât o posibilitate îndepărtată. Această posibilitate a devenit o certitudine odată cu acordul semnat la 28 mai 1996 de Guvernul Federal și regiunile Berlin și Brandenburg, care nu a fost niciodată pus sub semnul întrebării de atunci.

(166) În acest context, închiderea aeroportului din Schönefeld ar fi cauzat o serie de dezavantaje majore pentru un investitor prudent în economia de piață. Ar trebui amintit mai întâi că, în timp ce aeroportul din Tempelhof își închidea treptat operațiunile, aeroportul din Tegel funcționa din ce în ce mai mult la capacitate maximă încă din anii 1990 și că, astfel cum a arătat în tabelul 1, traficul la acest aeroport a crescut semnificativ de la momentul respectiv ([40]). În orice caz, aeroportul din Tegel nu putea să gestioneze tot traficul din zona Berlinului. Era necesar aeroportul din Schönefeld pentru a se asigura că Berlin va dispune de suficientă capacitate aeroportuară, iar închiderea acestuia ar fi dus la o deficiență semnificativă. Într-adevăr, între 1991 și 2003, aeroportul din Schönefeld înregistra între 13 % și 20 % din totalul traficului aerian de pasageri din Berlin. Aeroportul din Schönefeld era necesar în special în perioade de vârf, adică atunci când un număr de zboruri charter dinspre Berlin era însemnat. În plus, aeroportul din Schönefeld era extrem de important și pentru zborurile de transport de mărfuri, deoarece, spre deosebire de aeroportul din Tegel, acesta dispunea de o autorizație de funcționare de 24 de ore și, prin urmare, putea fi utilizat pentru zboruri pe timp de noapte. În plus, aeroporturile din Tegel și Tempelhof nu puteau fi extinse suficient pentru a depăși limitările de capacitate pe termen lung ([41]).

([40]) La momentul respectiv, traficul de pe aeroportul din Tempelhof era foarte modest în comparație cu traficul de pe celelalte două aeroporturi din Berlin.

([41]) A se vedea considerentele 9 și 14.

(167) În plus, aeroportul din Schönefeld dispunea de o importantă capacitate suplimentară, ca urmare putea gestiona traficul suplimentar. Astfel cum reiese din tabelul 1, prezența aeroportului din Schönefeld permitea ca traficul din Berlin să crească semnificativ în timp, în special după lansarea strategiei LCC în 2003. Între 2003 și 2006, traficul din Berlin a crescut de la 13,3 milioane la 18,4 milioane de pasageri, iar peste 80 % din această creștere a fost absorbită de aeroportul din Schönefeld. Prin urmare, închiderea aeroportului din Schönefeld ar fi lipsit Berlin nu numai de o cotă semnificativă din traficul existent, ci și de un potențial semnificativ de creștere a acestui trafic.

(168) În sine, perspectiva potrivit căreia închiderea unui aeroport poate cauza o capacitate insuficientă în zona în care este situat aeroportul și poate limita potențialul de creștere a traficului aerian din zona respectivă nu ar descuraja în mod necesar un investitor prudent în economia de piață, ghidat de rentabilitate, mai degrabă decât de obiective de politică publică, să pună în aplicare procesul de închidere. Cu toate acestea, în acest caz, închiderea aeroportului din Schönefeld și impactul acesteia asupra capacității globale a infrastructurii aeroportuare din zona Berlinului și, prin urmare, asupra traficului aerian global din zona respectivă ar fi avut consecințe grave asupra traficului de la BER, în calitate de viitor aeroport unic din zona Berlinului, la începutul operațiunilor sale. Dacă aeroportul din Schönefeld ar fi fost închis, aeroportul BER și-ar fi început operațiunile în condiții comerciale mult mai dificile, și anume cu un trafic mult mai redus, decât dacă aeroportul din Schönefeld ar fi fost păstrat în funcțiune. Acest factor ar fi descurajat un investitor prudent în economia de piață, care ar fi acționat în locul FBS, să închidă aeroportul din Schönefeld din cauza impactului închiderii asupra rentabilității întreprinderii.

(169) În plus, dacă aeroportul din Schönefeld ar fi fost închis înainte de inaugurarea BER, FBS ar fi trebuit să genereze întregul trafic inițial al aeroportului BER. Ar fi trebuit să convingă companiile aeriene care operau la Tegel să își mute operațiunile la noul aeroport (în loc să le întrerupă în totalitate) și să convingă companiile aeriene care nu operau la Berlin să lanseze operațiuni acolo. Aceasta ar fi fost o situație mult mai puțin favorabilă decât cea în care aeroportul din Schönefeld ar fi funcționat la inaugurarea aeroportului BER. În cazul celui de-al doilea scenariu, o proporție semnificativă a traficului inițial al noului aeroport ar fi generată „în mod natural" de companiile aeriene care operează deja la aeroportul din Schönefeld, inclusiv cele atrase, începând cu 2003, prin strategia LCC.

(170) În plus, închiderea aeroportului din Schönefeld ar fi avut un impact administrativ amplu asupra proiectului BER. Închiderea aeroportului ar fi determinat revocarea autorizației sale de funcționare. Prin urmare, pentru noul aeroport, ar fi fost necesare o procedură de planificare și o autorizație de funcționare complet noi. În schimb, dacă aeroportul din Schönefeld ar fi continuat să funcționeze, inaugurarea aeroportului BER ar fi impus numai o extindere a autorizației de funcționare a aeroportului din Schönefeld; aceasta ar fi necesitat un proces administrativ mult mai mult ușor, implicând cheltuieli mai mici, mai puțin timp și un grad mult mai mic de incertitudine cu privire la rezultatul procesului. În cazul unei proceduri de planificare și a unei autorizații de funcționare complet noi, în special, rezultatul necunoscut al evaluării impactului asupra mediului al proiectului ar fi generat o incertitudine semnificativă. În plus, este general cunoscut faptul că obținerea acceptului public pentru un proiect de aeroport complet nou este mult mai problematică decât pentru o simplă extindere a infrastructurii aflate deja în exploatare.

(171) Întreruperea operațiunilor la Schönefeld ar fi avut drept rezultat și cheltuieli de disponibilizare și necesitatea de a angaja personal nou și de a-l forma într-un stadiu ulterior, la inaugurarea BER. Acest lucru ar fi cauzat costuri suplimentare și dificultăți de exploatare în comparație cu un scenariu în care membrii personalului care lucrează la Schönefeld ar fi fost imediat disponibili să lucreze la noul aeroport atunci când se inaugurează.

(172) Aspectele menționate mai sus sunt foarte dificil de cuantificat, în special deoarece acestea afectează situația economică a unui viitor aeroport pe termen scurt, mediu și lung. Cu toate acestea, este evident că acestea afectează grav condițiile economice în care aeroportul BER ar fi inaugurat și exploatat, și chiar viabilitatea proiectului, care este de importanță strategică majoră pentru FBS. Prin urmare, chiar și pe o bază calitativă, aceste dezavantaje trebuie considerate suficient de grave pentru a prevala asupra beneficiilor care ar putea rezulta din închiderea aeroportului din Schönefeld sub formă de economii cu privire la costurile fixe, în special dacă se putea estima că o strategie care viza creșterea traficului transportatorilor low-cost la Schönefeld ar duce la rezultate financiare pozitive.

7.2.3. *Concluzia analizei preliminare*

(173) Având în vedere cele de mai sus, se concluzionează că, din perspectiva unui investitor prudent în economia de piață, nu ar fi fost rezonabil să se închidă aeroportul din Schönefeld oricând în perioada cuprinsă între 1992 și inaugurarea aeroportului BER. În plus, dintre cele trei opțiuni strategice disponibile în 2003, un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate, ar fi ales opțiunea 1, și anume strategia LCC, mai degrabă decât opțiunea 2 sau 3. Ca parte a acestei strategii, investitorul ar fi oferit transportatorilor low-cost taxe de aeroport atractive (și/sau stimulente financiare pentru atenuarea costurilor avute cu taxele de aeroport) pentru a-i atrage la Schönefeld.

7.3. **Evaluarea acordului de control și de transfer al profitului (măsura 1)**

(174) În decizia de inițiere a procedurii, având în vedere persistența pierderilor generate de aeroportul din Schönefeld, Comisia nu era sigură dacă FBS a acționat ca un investitor prudent în economia de piață atunci când a compensat pierderile generate de aeroportul din Schönefeld la nivelul grupului FBS cu profiturile obținute din operațiunile de la Tegel și Tempelhof ([42]).

(175) Acordul de control și de transfer al profitului a fost semnat la 6 august 1992, cu mult timp înainte de pronunțarea hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* ([43]) la 12 decembrie 2000. Autoritățile germane puteau presupune în mod legitim că finanțarea infrastructurii aeroportuare nu constituia ajutor de stat și, în consecință, măsurile nu trebuiau să fie notificate Comisiei. Astfel, Comisia nu mai poate pune în discuție, pe baza normelor privind ajutorul de stat, legalitatea măsurilor de finanțare acordate ([44]) înainte de hotărârea *Aéroports de Paris* ([45]), și anume înainte de 12 decembrie 2000. Prin urmare, acordul de control și transfer al profitului putea constitui ajutor de stat doar începând cu data respectivă. Astfel, domeniul temporal al investigației Comisiei asupra acestei măsuri este limitat la perioada cuprinsă între 12 decembrie 2000 și data la care procedura de investigație formală a fost inițiată.

(176) Potrivit explicațiilor oferite de Germania, încheierea de acorduri de control și transfer al profitului în cadrul grupurilor este o practică de afaceri standard, în special în scopuri de impozitare a societăților. În plus, „compensarea" pierderilor și a profiturilor generate de diverse societăți din cadrul unui grup este, de asemenea, obișnuită și poate fi sub forma unui transfer, precum și a unor simple plăți de dividende de către filiale către societățile-mamă ale acestora. Simplul fapt că grupul FBS a instituit un acord de control și de transfer al profitului în 1992 și că, de atunci, l-a menținut nu constituie în sine ajutor de stat.

(177) După cum a arătat deja Comisia în legătură cu principiul investitorului în economia de piață, „orice decizie de investiție antreprenorială presupune o marjă de apreciere considerabilă. Cu toate acestea, atunci când este fără îndoială că acordarea de fonduri publice nu are altă explicație plauzibilă decât acordarea unui ajutor de stat, aceste principii [ale investitorului în economia de piață] trebuie aplicate. De asemenea, această abordare va putea fi aplicată tuturor subvențiilor încrucișate acordate de către o parte profitabilă a unui grup public de întreprinderi, unei părți neprofitabile. Întreprinderile private procedează în acest mod atunci când întreprinderea în cauză urmează o strategie care îi permite să se aștepte la profituri bune pe termen lung, sau atunci când subvenția încrucișată reprezintă un beneficiu net pentru întregul grup. În cazurile în care anumite holdinguri publice practică subvențiile încrucișate, Comisia va ține cont de obiective strategice similare" ([46]).

(178) Prin urmare, în acest caz, nu se poate considera că subvențiile încrucișate oferă un avantaj economic aeroportului din Schönefeld, dacă acestea sunt parte integrantă a unui plan strategic cu beneficii pe termen lung sau dacă acestea aduc beneficii în ansamblu grupului FBS.

(179) Din perspectiva tuturor motivelor menționate la secțiunea 7.2.2, a fost evident, cel puțin începând din 1992, și, prin urmare, cu mult înainte de hotărârea Aéroports de Paris ([47]), că era rațional să se mențină în funcțiune aeroportul din Schönefeld în loc să se închidă, chiar dacă genera pierderi de mai mulți ani. Într-adevăr, închiderea aeroportului din Schönefeld ar fi cauzat grave prejudicii economice aeroportului BER (care, în calitate de aeroport unic al Berlinului, era preconizat să genereze profituri, cel puțin pe termen lung) și chiar ar fi pus sub semnul întrebării viabilitatea acestui proiect strategic major. Decizia de a construi un aeroport unic în Berlin a fost determinată nu doar de amenajarea teritoriului sau de considerente de mediu, ci și de perspectiva creșterii preconizate a traficului și a majorării veniturilor. Astfel cum a fost confirmat de decizia Comisiei de aprobare a ajutorului pentru finanțarea aeroportului BER, succesul proiectului se baza pe creșterea preconizată a traficului din Berlin ([48]) la un aeroport unic ([49]). Pentru a menține în funcțiune aeroportul din Schönefeld, eventual în vederea transformării lui într-un aeroport profitabil (mai întâi prin convingerea companiilor aeriene să se mute la Schönefeld și, apoi, prin implementarea strategiei LCC), a fost necesar să se asigure viabilitatea acestuia folosind unele

([42]) Decizia de inițiere a procedurii, punctele 69-71.
([43]) Cauza T-128/98, Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01 P, Aéroports de Paris/Comisia Comunităților Europene, Rec., 2002, p. I-9297, punctele 75-79.
([44]) Criteriul relevant privind data la care se consideră că o măsură de ajutor a fost acordată este data instrumentului cu caracter juridic obligatoriu prin care autoritățile publice se angajează să acorde ajutorul în cauză beneficiarului ajutorului. A se vedea cauza T-358/94, Compagnie Nationale Air France/Comisia, Rec., 1996, p. II-2109, punctul 79; cauza T-109/01, Fleuren Compost BV/Comisia, Rec., 2004, p. II-127, punctul 74, cauzele conexate T-362/05 și T-363/05, Nuova Agricast/Comisia, Rec., 2008, p. II-297, punctul 80, și cauzele conexate T-427/04 și T-17/05, France and France Télécom/Comisia, Rec., 2009, p. II-4315, punctul 321.
([45]) Decizia Comisiei în cauza C 38/08 din 3 octombrie 2012 privind aeroportul din München, terminalul 2 (JO L 319, 29.11.2013, p. 8), considerentele 74-81.
([46]) Comunicarea Comisiei către statele membre (JO C 307, 13.11.1993, p. 3) privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CEE și a articolului 5 din Directiva 80/723/CEE a Comisiei (JO L 195, 29.7.1980, p. 35), în cazul întreprinderilor publice din industria prelucrătoare, considerentul 29.
([47]) A se vedea nota de subsol 42.
([48]) A se vedea, în special, considerentul 82 din Decizia privind cazul NN 25/09 (ex N 167/09).
([49]) A se vedea, în special, considerentul 78 din Decizia privind cazul NN 25/09 (ex N 167/09).

dintre profiturile generate de aeroporturile din Tegel și Tempelhof pentru a-l finanța. În consecință, subvenționarea încrucișată în acest caz face parte dintr-o „*strategie care îi permite să se aștepte la profituri bune pe termen lung*” și, în orice caz, aduce beneficii grupului FBS în ansamblu pe termen lung față de o situație contrară în care aeroportul din Schönefeld ar fi fost închis. FBS se putea aștepta ca aceste beneficii pe termen lung – inaugurarea cu succes a unui nou aeroport unic pentru aglomerarea Berlin și operațiunile rentabile ale acestuia (plus profiturile preconizate generate de exploatarea aeroportului din Schönefeld după câțiva ani de la implementarea strategiei LCC) –, să depășească pierderile acumulate de aeroportul din Schönefeld înainte de inaugurarea aeroportului BER.

(180) Prin urmare, prin încheierea și menținerea acordului de control și de transfer al profitului și prin menținerea în funcțiune a aeroportului din Schönefeld, grupul FBS nu a conferit niciun avantaj economic aeroportului din Schönefeld ([50]). Prin urmare, încheierea și punerea în aplicare a acordului de control și de transfer al profitului începând cu 12 decembrie 2000 nu implică un ajutor de stat.

7.4. **Acordurile dintre FBS și diverse companii aeriene: observații preliminare**

(181) Înainte de evaluarea acordurilor dintre FBS și diverse companii aeriene, este util să se formuleze diferite observați preliminare, în special în lumina hotărârii Tribunalului în cauza *Charleroi* („hotărârea *Charleroi*”) ([51]), care a fost pronunțată după inițierea procedurii formale de investigație în cazul de față.

7.4.1. *Aplicarea principiului investitorului în economia de piață în acordurile dintre FBS și diverse companii aeriene*

(182) Anumite părți terțe au susținut, pe fond, că acordurile în cauză conferea un avantaj economic companiilor aeriene în cauză, deoarece condițiile oferite în temeiul acestor acorduri erau diferite față de normele generale aplicabile taxelor de aeroport de la Schönefeld sau nu erau oferite aceleași condiții tuturor companiilor aeriene.

(183) Problema esențială ridicată de aceste argumente este următoarea. În cazul în care există un sistem de taxe publicate la un aeroport administrat de o întreprindere publică și în cazul în care operatorul aeroportuar oferă reduceri pentru aceste taxe sau stimulente financiare cu efect similar reducerilor ([52]), conferă astfel de reduceri și stimulente ([53]), în sine și în toate circumstanțele, un avantaj economic companiilor aeriene în cauză?

(184) Răspunsul la această întrebare este nu. Într-adevăr, în hotărârea *Charleroi*, care a vizat în special o reducere oferită de regiunea valonă unei companii aeriene care operează de pe un aeroport pentru care această regiune era responsabilă de stabilirea taxelor de aeroport, Tribunalul a statuat: „Simplul fapt că în acest caz regiunea valonă dispune de competențe de natură administrativă în domeniul stabilirii redevențelor aeroportuare nu exclude posibilitatea ca examinarea unui sistem de rabaturi la respectivele redevențe să trebuiască să fie efectuată în lumina principiului investitorului privat în economia de piață, întrucât un astfel de sistem poate fi pus în aplicare de un operator privat” ([54]). Rezultă că reducerile privind taxele de aeroport (sau stimulentele financiare care reduc fluxurile financiare nete din partea companiilor aeriene către operatorul aeroportuar) nu conferă automat un avantaj economic. Pentru a stabili dacă acesta este cazul, este necesar să se evalueze dacă un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate, ar fi acceptat să acorde reduceri și stimulente similare transportatorului în cauză ([55]).

(185) Pentru un investitor prudent în economia de piață care exploatează un aeroport, pot exista multe motive pentru a nu oferi aceleași condiții pentru toate companiile aeriene. În special, poate fi rațional să se ofere stimulente financiare specifice (inclusiv sub formă de subvenții de comercializare) și reduceri speciale privind taxele de

([50]) Presupunând că aeroportul din Schönefeld poate fi considerat o întreprindere din cadrul grupului FBS, chiar dacă acesta nu este o persoană juridică distinctă și ar putea primi ajutor de stat „de la” FBS.

([51]) Cauza T-196/04, Ryanair Ltd/Comisia, Rec., 2008, p. II-3643.

([52]) De exemplu, plăți sau reduceri ale taxelor disponibile la deschiderea unei noi rute sau frecvențe sau subvenții de comercializare destinate să acopere o parte dintre costurile de comercializare suportate de compania aeriană, de exemplu, atunci când deschide o nouă rută.

([53]) Aceste stimulente sunt propuse prin intermediul unor acorduri bilaterale sau al unor planuri de stimulente financiare, pe baza unor parametri precum numărul de pasageri, și sunt prevăzute într-un act juridic publicat, cum ar fi o listă de taxe.

([54]) Hotărârea *Charleroi*, punctul 101.

([55]) Comisia a avut o abordare similară în Decizia sa C(2011) 3497 final din 24 mai 2011 de inițiere a procedurii formale de investigare în cazul SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) – România – Aeroportul internațional Timișoara – Wizz Air (JO C 270, 13.11.2011, p. 11). A se vedea, de asemenea, considerentul 129, în care Comisia a precizat că „În conformitate cu jurisprudența constantă, este necesar să se evalueze dacă, în condiții similare, un operator aeroportuar privat ar fi încheiat acorduri comerciale identice sau similare cu cele încheiate de Aeroportul Timișoara, având în vedere, în special, informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la data acelor contribuții”.

aeroport publicate companiilor aeriene care aduc un număr mare de pasageri la aeroport. Aceste condiții favorabile se pot justifica în mod obiectiv prin traficul suplimentar preconizat și prin venituri obținute din alte activități decât cele aviatice, determinate de traficul suplimentar ([56]). O altă justificare este că marja per pasager generată de taxele de aeroport plătite de către companiile aeriene poate fi semnificativă în termeni absoluți în funcție de numărul de pasageri, chiar dacă este diminuată prin reduceri și stimulente financiare.

(186) Un investitor prudent în economia de piață care exploatează un aeroport poate lua în considerare numeroși factori pentru a stabili condițiile oferite companiilor aeriene. Acești factori includ nu numai traficul suplimentar preconizat, dar și momentul la care se negociază acordul cu compania aeriană (și situația aeroportului în perioada respectivă, în special în ceea ce privește gradul de utilizare a capacității), rutele pe care compania aeriană intenționează să opereze ([57]), cerințele operaționale ale companiei aeriene în aeroport, tipul de servicii solicitate aeroportului și caracteristicile acestora, presiunea exercitată de companiile aeriene în timpul negocierilor ([58]) etc.

(187) Prin urmare, faptul că un investitor prudent în economia de piață care exploatează un aeroport oferă condiții diferite pentru diferite companii aeriene în ceea ce privește taxele de aeroport și stimulentele financiare poate fi justificat, fie prin intermediul unor acorduri bilaterale, fie prin planuri de reduceri și stimulente financiare integrate în instrumentele juridice de stabilire a taxelor ([59]). Pentru a evalua dacă aceste reduceri și stimulente financiare conferă un avantaj economic, trebuie să se stabilească dacă operatorul aeroportuar, atunci când ia decizia de a le oferi, se putea aștepta în mod rezonabil ca decizia să fie profitabilă, adică să conducă la un profit mai mare (sau la pierderi mai mici) decât s-ar fi obținut într-o situație contrară.

(188) În plus, contrar celor sugerate de anumite părți terțe, în ceea ce privește condițiile oferite de operatorii aeroportuari companiilor aeriene prin acorduri bilaterale (de exemplu, subvenții specifice pentru deschiderea de noi rute) și care nu rezultă din planuri de reduceri sau de stimulente financiare generale incluse într-o listă publicată de taxe, un investitor prudent în economia de piață nu are niciun motiv să se asigure că astfel de condiții se bazează pe un set de criterii generale și transparente aplicabile tuturor operatorilor. În momentul în care negociază un acord bilateral cu o companie aeriană, un investitor prudent în economia de piață ar trebui să țină seama de toate caracteristicile relevante ale serviciilor propuse de compania aeriană, mai degrabă decât de un set de criterii transparente prestabilite care ar putea limita marja sa de negociere. Prin urmare, observațiile formulate de anumite părți terțe privind presupusa lipsă de transparență a reducerilor și a stimulentelor financiare oferite de FBS în acest caz nu sunt relevante în contextul aplicării principiului investitorului în economia de piață.

7.4.2. *Legalitatea listei din 2004 și a acordurilor bilaterale dintre FBS și diverse companii aeriene în temeiul legislației naționale*

(189) Întrebarea dacă lista din 2004 a intrat în vigoare în conformitate cu legislația națională, deși este importantă în temeiul dreptului german, nu este relevantă în contextul aplicării principiului investitorului în economia de piață. Într-adevăr, nu este relevant faptul că o reducere privind taxele de aeroport general aplicabile sau un stimulent financiar cu un efect echivalent a fost acordat mai degrabă prin intermediul unui acord bilateral decât prin intermediul unui plan general inclus într-o listă de taxe publicate. De fapt, un investitor prudent în economia de piață poate decide să acorde reduceri sau stimulente prin intermediul oricărui tip de mecanism, iar rentabilitatea unor astfel de decizii nu depinde de mecanismul ales. Prin urmare, nu este relevantă problema dacă respectivele condiții oferite de FBS anumitor companii aeriene au rezultat din simpla aplicare a unei liste de taxe valabile și aplicabile sau din acorduri bilaterale.

([56]) Adică, veniturile care îi revin administratorului aeroportului ca urmare a activităților comerciale suplimentare aferente parcărilor, magazinelor, restaurantelor etc. generate de pasagerii suplimentari.

([57]) Rute diferite pot atrage profiluri diferite de pasageri, în special în ceea ce privește comportamentul de cumpărare din aeroporturi, și oferă aeroportului un potențial corespunzător pentru a genera venituri obținute din alte activități decât cele aviatice. Prin urmare, două seturi diferite de rute pot avea efecte diferite asupra veniturilor obținute de operatorul aeroportuar.

([58]) Deoarece scopul transportatorilor low-cost este de a le oferi clienților lor cele mai mici tarife, aceștia tind să exercite o presiune mai puternică decât transportatorii tradiționali asupra operatorilor aeroportuari pentru a obține taxe de aeroport reduse.

([59]) Precum planurile de reducere în funcție de numărul de pasageri, de stimulente pentru frecvență și de stimulente pentru destinație, incluse în lista din 2004.

(190) În plus, nu este relevant nici dacă FBS a avut sau nu dreptul, în temeiul legislației naționale, să încheie acorduri bilaterale care stabilesc condiții care se abat de la lista de taxe aplicabile ([60]). Astfel cum a statuat Tribunalul în hotărârea *Charleroi*: „[…] conformitatea cu dreptul național a comportamentului autorității care acordă un ajutor nu este un element care trebuie luat în considerare pentru a stabili dacă această autoritate a acționat conform principiului investitorului privat în economia de piață sau a acordat un avantaj economic contrar articolului 87 alineatul (1) CE" ([61]).

7.4.3. *Efectele condițiilor oferite companiilor aeriene care operau la Tegel*

(191) În observațiile acestora, unele părți interesate au susținut că unele companii aeriene care operau la aeroportul din Schönefeld erau subvenționate de către companii aeriene care operau la aeroportul din Tegel prin reducerea taxelor de aeroport și prin alte condiții favorabile. Această presupusă subvenție încrucișată a reieșit din faptul că FBS compensa efectul taxelor scăzute de la Schönefeld prin taxe ridicate la Tegel.

(192) Aceste observații presupun că respectivele condițiile oferite la Schönefeld nu ar conține ajutor de stat numai dacă ar fi comparabile cu cele oferite la Tegel.

(193) Totuși, situația nu este aceasta. În primul rând, aeroportul din Tegel și cel din Schönefeld diferă din numeroase alte puncte de vedere, altele decât cele privind taxele de aeroport, în special în ceea ce privește natura infrastructurii aeroportuare și distanța până în centrul orașului. Prin urmare, acestea nu sunt perfect substituibile unul celuilalt. Acest lucru este demonstrat de imposibilitatea de a convinge companiile aeriene să își mute operațiunile de la Tegel la Schönefeld înainte de implementarea strategiei LCC.

(194) În plus, companiile aeriene nu sunt „forțate" să desfășoare operațiuni de la Tegel sau de la Schönefeld. În afară de aceste opțiuni, companiile aeriene au alte două opțiuni: să nu desfășoare operațiuni nici de la Tegel și nici de la Schönefeld sau să desfășoare operațiuni la o capacitate mai mică pe acele aeroporturi (și să își utilizeze aeronavele și echipajele pe alte rute decât cele dinspre Berlin, întrucât transportatorii low-cost s-au dovedit capabili să își adapteze rapid capacitatea la circumstanțele în schimbare de pe piață). Prin urmare, orice încercare din partea FBS de a impune aceleași condiții ca la Tegel unei companii aeriene care examinează posibilitatea de a desfășura operațiuni de la Schönefeld poate pur și simplu determina compania aeriană respectivă să renunțe la planurile sale și să decidă să nu desfășoare operațiuni nici de la Schönefeld și nici de la Tegel sau să își reducă operațiunile dinspre Berlin.

(195) Prin urmare, nu exista niciun motiv pentru ca un investitor prudent în economia de piață să ia în considerare condițiile predominante la Tegel atunci când stabilea nivelul taxelor la Schönefeld. Urmărind același raționament și ținând seama de importanța economică limitată și de reducerea sau întreruperea operațiunilor de la Tempelhof, nu exista niciun motiv pentru ca un investitor prudent în economia de piață să ia în considerare condițiile predominante la Tempelhof atunci când stabilea nivelul taxelor la Schönefeld.

7.4.4. *Aplicarea principiului investitorului în economia de piață pentru acordurile dintre aeroport și companiile aeriene*

(196) Comisia observă că, în speță, acordurile în cauză trebuie considerate ca parte a implementării strategiei LCC, care se preconiza să ducă la obținerea de rezultate pozitive pentru Schönefeld pe termen mediu și lung.

(197) Pentru a se evalua dacă oricare dintre acorduri conferă un avantaj economic, este necesar să se analizeze dacă, la data încheierii acordului, un investitor prudent în economia de piață ar fi preconizat că acordul va aduce un profit mai mare decât ar fi fost obținut altfel. Acest profit superior este măsurat prin diferența dintre veniturile suplimentare preconizate a fi generate de contract (adică diferența dintre veniturile care ar fi obținute în cazul în care contractul ar fi încheiat și veniturile care ar fi obținute fără contract) și cheltuielile suplimentare preconizate a fi suportate ca urmare a contractului (adică diferența dintre costurile care ar fi suportate în cazul în care contractul ar fi încheiat și costurile care ar fi suportate fără contract), fluxurile de numerar rezultate fiind actualizate la o rată de actualizare adecvată.

(198) În plus, în cadrul acestei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile suplimentare relevante asociate tranzacției. Elementele diferite (reduceri privind taxele de aeroport, subvențiile de comercializare, alte stimulente financiare) nu trebuie să fie evaluate separat. Într-adevăr, astfel cum se menționează în hotărârea *Charleroi*: „[…] în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, este necesar să se aibă în vedere operațiunea

([60]) Această problemă apare în special în ceea ce privește acordul cu easyJet din 2003, care a fost încheiat în momentul în care era aplicabilă lista din 2003 și care se abătea în mod clar de la termenii acesteia (a se vedea considerentul 42). În plus, primul acord cu Ryanair, primul acord cu Germanwings și acordurile cu V-Bird și Volare au fost încheiate atunci când lista din 2003 era aplicabilă și prevedeau plata unor subvenții care nu erau stipulate în listă (a se vedea considerentul 48). În mod similar, acordurile cu Aer Lingus, Icelandair și Norwegian Air Shuttle au fost încheiate atunci când lista din 2004 era aplicabilă și prevedeau plata de către FBS a unor subvenții pentru a se acoperi o parte din costurile de comercializare ale transportatorilor în cauză, fără ca acest lucru să fie stipulat în listă (a se vedea considerentul 49).

([61]) Hotărârea *Charleroi*, punctul 98.

comercială în ansamblul său pentru a se verifica dacă entitatea de stat și entitatea controlată de aceasta, luate împreună, s-au comportat ca operatori raționali în economia de piață. Astfel, la evaluarea măsurilor în litigiu, Comisia are obligația să țină cont de toate elementele pertinente și de contextul acestora […]" ([62]).

(199) Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă în special veniturile din taxele de aeroport, ținând seama de reduceri, de traficul suplimentar preconizat a fi generat de acord și de veniturile obținute din alte activități decât cele aviatice preconizate a fi generate de traficul suplimentar. Costurile suplimentare preconizate trebuie să includă în special toate costurile de exploatare și de investiții suplimentare care nu ar fi fost suportate fără acord, precum și costurile cu subvențiile de comercializare și cu alte stimulente financiare.

7.5. **Evaluarea acordului cu easyJet din 2003 (măsura 2)**

(200) Acordul cu easyJet din 2003 a fost încheiat înainte de intrarea în vigoare a listei din 2004, inițial pentru o perioadă de 10 ani, cu posibilitatea de a fi prelungit cu o perioadă suplimentară de 10 ani.

(201) Germania a prezentat dovezi cu privire la perspectivele financiare *ex ante* ale proiectului, bazate în special pe previziunile FBS din 17 decembrie 2003, adică înainte de data semnării acordului dintre FBS și easyJet la 19 decembrie 2003, a se vedea considerentul (37). FBS a presupus că acordul ar duce la o creștere a profitului din exploatare pentru fiecare an din perioada 2004-2012 și că pragul de rentabilitate va fi atins în 2010.

Tabelul 9

Previziunile FBS privind profiturile suplimentare generate de acordul cu easyJet din 2003 (milioane EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Profit din exploatare fără easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profit din exploatare suplimentar cu easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profit din exploatare consolidat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(202) Comisia consideră că aceste previziuni și ipotezele subiacente au reprezentat o bază solidă pentru semnarea acordului cu easyJet din 2003.

(203) Previziunile referitoare la traficul preconizat a fi generat prin acordul cu easyJet din 2003 au fost calculate ținând seama de numărul de aeronave pentru care easyJet urma să își stabilească baza la Schönefeld în timp, astfel cum era prevăzut în acord, și pe baza unui factor de încărcare de […] % care pare plauzibil având în vedere factorii de încărcare obișnuiți înregistrați de transportatorii low-cost.

(204) Planul de afaceri a luat în considerare previziunile pentru toate veniturile și costurile suplimentare relevante, inclusiv categoriile de venituri din activități aviatice și din alte activități și costurile cu stimulentele financiare oferite companiei easyJet. Previziunile au luat în considerare, în special, traficul suplimentar și mișcările de aeronave preconizate în urma acordului și a termenilor acordului.

(205) Pentru a supune această decizie strategică unui test de rezistență, FBS a solicitat, în cele din urmă, unei firme de audit […] („al doilea expert") să evalueze dacă un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate, ar fi semnat contractul respectiv în 2003. Această evaluare („studiu efectuat de al doilea expert") vizează, de asemenea, acorduri semnate cu alte companii aeriene și a fost finalizată în 2007.

(206) Cel de al doilea expert și-a bazat analiza privind acordul cu easyJet din 2003 pe previziunile FBS deja menționate la considerentul 158.

(207) Cel de al doilea expert a verificat în detaliu soliditatea previziunilor FBS privind costurile și veniturile și, pe baza informațiilor disponibile în momentul încheierii acordului, a ajustat ipotezele FBS, atunci când le-a considerat inadecvate.

([62]) Hotărârea *Charleroi*, punctul 59.

(208) De exemplu, al doilea expert a efectuat o ajustare în planul de afaceri ca să includă costuri de investiții în valoare de […] milioane EUR pentru a se crea porți suplimentare pentru easyJet la terminalul B. În plus, a efectuat ajustări care să reflecte faptul că previziunile FBS s-au bazat pe o versiune a proiectului de acord cu easyJet care era ușor diferit față de acordul semnat. Prin urmare, cel de al doilea expert a efectuat ajustări în planul de afaceri în vederea alinierii depline a acestuia cu termenii acordului semnat.

(209) În plus, al doilea expert a calculat valoarea netă actualizată (VNA) a acordului cu easyJet din 2003 pentru perioada 2004-2007, începând de la 30 decembrie 2003, pe baza previziunilor FBS, ajustate astfel cum s-a explicat anterior. VNA pentru o serie cronologică a fluxurilor de numerar preconizate, atât încasate, cât și plătite, se definește ca suma actualizată a fluxurilor de numerar individuale preconizate în perioada relevantă. VNA este un instrument standard utilizat de întreprinderi pentru a evalua profitabilitatea unui proiect. Cel de al doilea expert a calculat VNA-ul cumulat al acordului cu easyJet din 2003 la sfârșitul fiecărui an până la expirarea acordului. În acest scop, al doilea expert a calculat rata de actualizare care urma să fie utilizată pentru actualizarea fluxurilor de numerar pe baza modelului clasic de stabilire a valorii activelor de capital ([63]), astfel încât rata de actualizare să reflecte efectiv costurile de capital ale FBS din 2003.

(210) VNA-urile rezultate sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul 10

VNA-ul fluxurilor de numerar preconizate din acordul cu easyJet din 2003

VNA-ul cumulat la încheierea exercițiului (la valoarea din 30 decembrie 2003):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
VNA (milioane EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursă: Studiul efectuat de cel de al doilea expert.

(211) Aceste VNA-uri sunt toate pozitive și confirmă că era rațional să se încheie acordul cu easyJet din 2003.

(212) Cel de al doilea expert a consemnat în raportul său că impactul asupra aeroportului BER al acordului semnat inițial, și anume pentru o perioadă de 10 ani cu posibilitatea de a-l prelungi pentru o perioadă suplimentară de 10 ani, nu a fost luat în considerare de către FBS în 2003, când analiza dacă să semneze acordul. Astfel cum menționează cel de al doilea expert, acordul cu easyJet din 2003, astfel cum a fost redactat inițial, urma să fie aplicabil timp de mai mulți ani după inaugurarea aeroportului BER, care era programată pentru 2011. În plus, acest acord stabilea condițiile care aparent erau mai favorabile decât cele prevăzute în cadrul taxelor generale planificate pentru inaugurarea aeroportului BER. Potrivit celui de al doilea expert, ar fi putut exista, prin urmare, un risc ca existența acordului cu easyJet din 2003 să îi determine pe alți transportatori să exercite o presiune importantă asupra FBS în vederea reducerii diferenței dintre taxele generale practicate la aeroportul BER și cele convenite cu easyJet. Cu toate acestea, în 2003, acesta era un doar un risc redus care nu putea fi prevăzut cu certitudine și câtuși de puțin cuantificat, în contextul evoluțiilor rapide de pe piața activităților comerciale ale transportatorilor low-cost. De fapt, acest risc nu s-a materializat niciodată. Într-adevăr, acordul de modificare cu easyJet din 2007, care trebuia să expire la inaugurarea aeroportului BER, a înlocuit acordul cu easyJet din 2003.

(213) Prin urmare, studiul efectuat cel de al doilea expert confirmă că un investitor prudent în economia de piață ar fi încheiat acordul cu easyJet din 2003.

(214) În concluzie, acordul cu easyJet din 2003 nu implică niciun ajutor de stat.

([63]) Pentru modelul clasic de stabilire a valorii activelor de capital, formula de stabilire a ratei de actualizare „ra" este următoarea: ra = rrf + Ba (rm − rrf)
unde:
rrf = rata rentabilității pentru un titlu de valoare fără riscuri;
rm = rata rentabilității preconizate a pieței extinse;
Ba = indicele beta al activului.

7.6. **Evaluarea acordurilor cu alte companii aeriene (măsura 3)**

(215) Deciziile FBS de a încheia acorduri cu Ryanair, Germanwings, Volare, Icelandair, Norwegian Air Shuttle și Aer Lingus au avut, de asemenea, la bază previziuni *ex ante* privind traficul suplimentar și costurile și veniturile suplimentare, care arătau că ar fi fost rentabil să se încheie acordurile respective.

(216) Pentru fiecare acord dintre acestea, previziunile privind traficul preconizat au fost calculate pe baza numărului de mișcări de aeronave preconizat din operațiunile planificate ale transportatorilor și din ipotezele rezonabile privind factorii lor de încărcare. Aceste previziuni au luat în considerare toate previziunile privind categoriile relevante de costuri și venituri suplimentare, inclusiv categoriile de veniturile din activități aviatice și din alte activități și costurile cu stimulentele financiare oferite de FBS transportatorilor.

(217) La fel ca în cazul acordului cu easyJet din 2003, cel de al doilea expert a supus unui test de rezistență previziunile *ex ante* ale FBS. Testele de rezistență au indicat faptul că semnarea contractelor cu respectivele companii aeriene ar fi avut în continuare drept rezultat venituri suplimentare care să depășească costurile suplimentare pentru fiecare an al fiecărui contract pe toată durata acordurilor (în ciuda altor concluzii mai conservatoare). Pentru a ajunge la această concluzie, cel de al doilea expert a efectuat o analiză pentru fiecare contract pe baza respectivelor previziuni ajustate, care au respectat integral metodologia descrisă la secțiunile 7.4.4 și 7.5. Cel de al doilea expert și-a întemeiat analiza și ajustările exclusiv pe datele și previziunile disponibile societății FBS la momentul când a fost evaluată oportunitatea de a încheia acordul.

(218) VNA-urile *ex ante* calculate de cel de al doilea expert pentru opt dintre cele nouă acorduri în cauză, la momentul încheierii acestora, pe parcursul perioadei acestora de aplicare, sunt prezentate în tabelul 11 de mai jos:

Tabelul 11

VNA-urile acordurilor dintre FBS și diverși transportatori low-cost

Companie aeriană/acord	Perioada în care acordul era aplicabil	VNA pe durata acordului (EUR)
Ryanair (primul acord)	1 mai 2003-30 aprilie 2004	[…]
Ryanair (al doilea acord)	1 mai 2003-30 aprilie 2008	[…]
Germanwings (primul acord)	26 octombrie 2003-31 octombrie 2006	[…]
Germanwings (al doilea acord)	1 mai 2004-30 aprilie 2008	[…]
Volare	26 octombrie 2003-31 martie 2007	[…]
Icelandair	6 iunie 2004-31 martie 2009	[…]
Norwegian Air Shuttle	29 martie 2004-31 martie 2009	[…]
Aer Lingus	30 martie 2004-31 martie 2009	[…]

Sursă: Studiul efectuat de cel de al doilea expert.

(219) Astfel cum reiese din acest tabel, toate VNA-urile sunt pozitive. Prin urmare, ar fi fost rațional ca un investitor prudent în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate, să accepte termenii respectivelor acorduri la data la care acestea au fost semnate.

(220) Pentru acordul cu V-Bird ([64]), nu a fost calculat niciun VNA. Cel de al doilea expert a subliniat că pentru acest acord nu a fost disponibil niciun plan de afaceri *ex ante*. Cu toate acestea, termenii acestui acord sunt foarte asemănători cu cei ai acordului cu Volare. Ambele acorduri au fost semnate aproape concomitent, pentru perioade similare (trei ani și jumătate și, respectiv, patru ani). Acestea prevedeau aplicabilitatea listei din 2003 pentru a se stabili taxele de aeroport, precum și plata unei subvenții de stimulare similare ([…] milioane EUR) pentru Volare și V-Bird. Condițiile de exploatare prevăzute în ambele acorduri erau pentru un număr foarte similar de mișcări de aeronave și pentru același tip de aeronavă. În plus, la momentul la care aceste acorduri au fost încheiate, era

([64]) Acesta este singurul acord cu un transportator low-cost care este vizat de procedura formală de investigare, dar care nu este menționat în tabelul 11.

rezonabil să se presupună că ambele companii aeriene urmau să aibă același factor de încărcare. Prin urmare, traficul suplimentar preconizat în urma ambelor acorduri era comparabil. În cele din urmă, se putea preconiza că ambele acorduri ar avea ca rezultat costuri de exploatare suplimentare similare pentru FBS. Pe baza similitudinilor dintre cele două acorduri, era rezonabil să se concluzioneze că acordul cu V-Bird a îndeplinit principiul investitorului în economia de piață.

(221) În orice caz, V-Bird și-a suspendat operațiunile la 8 octombrie 2004 și a inițiat procedura de faliment; cererea a fost acceptată la 18 octombrie 2004. V-Bird a fost lichidat la începutul lunii ianuarie 2005. Prin urmare, nu mai există nicio întreprindere care ar fi beneficiat, direct sau indirect, de orice posibil ajutor de stat implicat în acordul cu V-Bird.

(222) În lumina celor menționate anterior, niciunul dintre acordurile enumerate în tabelul 6 nu implică ajutor de stat.

7.7. **Evaluarea acordului de închiriere cu easyJet din 2004 (măsura 4)**

(223) Anumite părți interesate au considerat că acordul de închiriere cu easyJet din 2004 îi acorda companiei easyJet drepturi exclusive de utilizare a terminalului B de la aeroportul din Schönefeld și interzicea accesul altor companii aeriene la acesta.

(224) Astfel cum se arată în considerentul 55, din 2004 până în 2007, easyJet a închiriat aproximativ […] m^2 de spațiu de birouri și de ghișee de check-in sau 24 % din suprafața totală utilă a terminalului B. Zonele publice de la terminalul B (coridoare, holuri, cafenele) erau accesibile și pentru pasagerii altor companiilor aeriene decât easyJet, având în vedere legătura fizică dintre terminalul B și terminalul A.

(225) Alocarea de spații pentru check-in anumitor companii aeriene și acordarea de drepturi de prezentare a mărcii și de publicitate respectivelor companii aeriene în zonele din imediata apropiere sunt o practică comercială normală, atât în aeroporturile europene, cât și în aeroporturile internaționale, iar astfel de acorduri sunt larg răspândite.

(226) În special, în cazul în care o companie aeriană sau o alianță de companii aeriene transportă un număr semnificativ de pasageri dinspre sau către un anumit aeroport, este rațional din punct de vedere operațional (și, prin urmare, din punct de vedere comercial) ca activitățile sale să fie concentrate la un singur terminal. Astfel se optimizează procesele operaționale ale aeroportul și ale companiei aeriene.

(227) Prin urmare, un operator aeroportuar nu atribuie în mod necesar un avantaj economic unei companii aeriene acordându-i acesteia un drept de utilizare exclusivă a tuturor ghișeelor de check-in și a spațiilor de birouri de la un terminal. Este posibil ca o astfel de situație să apară numai cazul în care operatorul aeroportuar acordă un drept de utilizare exclusivă a unor suprafețe care depășesc nevoile transportatorului (împiedicând astfel alte companii aeriene să utilizeze capacitatea disponibilă) sau în cazul în care se percepe o chirie anormal de scăzută. Astfel cum se arată mai jos, acordul de închiriere cu easyJet din 2004 nu îndeplinește niciuna dintre aceste condiții.

(228) Încă de când easyJet a început să desfășoare operațiuni de zbor la aeroportul din Schönefeld, aceasta a fost de departe cea mai importantă companie aeriană. Între 2004 și 2007, easyJet a transportat între […] % și […] % din totalul pasagerilor de la aeroportul din Schönefeld. Se estima în 2003 că easyJet urma să fie, de departe, cel mai mare transportator în ceea ce privește traficul. Într-adevăr, în temeiul obligației contractuale a companiei easyJet de a stabili baza la Schönefeld pentru un număr stabilit de aeronave, în consecință, FBS a putut să preconizeze un număr important de pasageri din momentul începerii operațiunilor de către easyJet.

(229) Potrivi Organizației Aviației Civile Internaționale, capacitatea terminalului B era de 600 000 de pasageri pe an, cu mult mai mică decât numărul de pasageri pe care easyJet preconiza să îi transporte dinspre și către Schönefeld începând din 2004 ([…] milioane ([65])). Prin urmare, este evident că, prin acordul de închiriere cu easyJet din 2004, FBS nu inițiа, în niciun fel, o strategie de „acumulare de capacitate" menită să împiedice alte companii aeriene să concureze cu easyJet la Schönefeld. În 2006, […] milioane de pasageri au fost gestionați la terminalul B, adică de două ori mai mulți decât capacitatea teoretică, fără nicio modificare tehnică majoră. Capacitatea de a gestiona atâția pasageri s-a datorat în special utilizării instalațiilor de la terminal de către un singur transportator, ceea ce a permis optimizarea fluxurilor de pasageri.

(230) În ceea ce privește chiria percepută, este inutil să se compare chiriile de la diferite aeroporturi din cauza diferențelor privind capacitățile acestora, condițiile de piață și calitatea instalațiilor. Chiriile plătite de easyJet erau de fapt în conformitate cu planul de chirii al FBS, fără reduceri acordate.

(231) La terminalul B, easyJet plătea […] EUR pe m^2 pentru spațiul destinat ghișeelor și […] EUR pe m^2 pentru birouri. Taxe similare au fost convenite cu alte companii aeriene pentru facilități similare de la alte terminale. De exemplu, Germanwings plătea, de asemenea, […] EUR pe m^2 pentru spațiul destinat ghișeelor la terminalul A. Companiei Aeroflot i se percepeau […] EUR pe m^2 pentru birouri la terminalul A. La terminalul B, Condor a închiriat birouri înainte de easyJet și a plătit o chirie mai mică pentru același tip de incintă la terminalul B. În timp ce easyJet plătea […] EUR pe m^2 pentru spațiu destinat birourilor, companiei Condor i se percepeau doar […] EUR pe m^2.

([65]) Studiul efectuat de cel de al doilea expert, tabelul 2, pagina 22.

(232) Acest tip de comparație este adecvată pentru a se evalua existența unui avantaj economic în acordul de închiriere cu easyJet din 2004. Într-adevăr, spre deosebire de un acord care reglementează toate operațiunile unei companii aeriene de pe un aeroport și principalele sale relații financiare cu aeroportul ([66]), un acord de închiriere pentru ghișee de check-in și spațiu de birouri privește asigurarea de acces la instalații care, în general, pot fi considerate relativ standard, cel puțin în cadrul unui anumit aeroport. În plus, chiriile din astfel de contracte reprezintă sume nesemnificative în comparație cu taxele de aeroport, subvențiile de comercializare și alte stimulente financiare. Prin urmare, nu există nici un stimulent important pentru operatorul aeroportuar să stabilească chirii ajustate sau să obțină cele mai mari chirii posibil prin intermediul negocierilor cu companiile aeriene. Interesul comercial al operatorului aeroportuar constă mai degrabă în concentrarea operațiunilor unei anumite companii aeriene într-un singur loc pentru a se asigura eficiența operațională în beneficiul clientului său, mai ales atunci când, ca în cazul FBS, încearcă să atragă companii aeriene și să le determine să își sporească traficul.

(233) Prin urmare, contrar celor afirmate de unele părți terțe, nu ar fi avut sens neapărat să se aloce zone unor companii aeriene, pe baza unor licitații publice. O astfel de practică pare să fie foarte neobișnuită în aeroporturile europene. Comportamentul preconizat al unui operator aeroportuar rațional, ghidat de perspective de rentabilitate, constă în identificarea unor zone adecvate pentru fiecare companie aeriană principală care desfășoară operațiuni la aeroport, în ceea ce privește capacitatea și alte caracteristici, precum și în perceperea unei chirii rezonabile în conformitate cu practica obișnuită a aeroportului respectiv.

(234) Din aceste motive, nivelul chiriei nu conferă un avantaj economic în cazul în care acesta este conform, în general, cu cel al chiriilor percepute altor companii aeriene de la aeroport respectiv. Aceasta este situația în ceea ce privește acordul de închiriere cu easyJet din 2004.

(235) În plus, este rațional ca un operator aeroportuar să încheie astfel de contracte pentru o durată de timp conformă cu durata acordului „principal" care reglementează operațiunile companiei aeriene la aeroport. Aceasta este situația în ceea ce privește acordul de închiriere cu easyJet din 2004.

(236) În ceea ce privește instalația de manipulare a bagajelor, sistemele instalate la terminalul A și la terminalul B sunt identice din punct de vedere tehnic, cu o singură excepție: instalația de la terminalul B include un aparat fix cu raze X. Acesta a fost instalat la cererea Poliției Federale Germane. În caz contrar, autorizația de funcționare a terminalului B ar fi fost retrasă. Echipamentele tehnice de manipulare a bagajelor de la terminalul B nu oferă companiei easyJet niciun avantaj operațional, cum ar fi încărcarea/descărcarea mai rapidă și mai ușoară a bagajelor. Mai degrabă, acestea oferă o metodă integrată de realizare a verificărilor cu raze X, însă nu au niciun impact asupra procedurilor de check-in ale companiei aeriene.

(237) De fapt, dimpotrivă, sistemul integrat de securitate cauzează dificultăți de exploatare companiei easyJet. În cazul în care este detectată o problemă cu un bagaj al unui pasager, care necesită o verificare manuală, pasagerul trebuie să fie rechemat în zona de securitate de la terminalul B. Dar până atunci, pasagerul va fi deja în sala de plecări și va trebui să fie informat și adus înapoi. Aceasta este o procedură dificilă care implică faptul că la Schönefeld ultima operațiune de check-in se efectuează cu cel puțin 30 de minute înainte pentru pasagerii de la terminalul B. În prezent, easyJet aplică o marjă de 40 de minute, deoarece în caz contrar nu există nicio garanție că procesul poate fi finalizat la timp. La terminalul A, în schimb, nu există astfel de constrângeri. Un termen de 20 de minute înainte de decolare este o practică obișnuită și nu impune nicio problemă tehnică.

(238) O altă dificultate constă în faptul că instalațiile de manipulare a bagajelor de la terminalele B și A diferă în ceea ce privește susceptibilitatea acestora la defecțiuni tehnice. Din cauza tehnologiei de securitate integrată, cu gradul mai ridicat de complexitate pe care îl presupune, instalația de manipulare a bagajelor de la terminalul B a lucrat pentru […] % din programul de funcționare în perioada mai-decembrie 2004, în timp ce instalația de la terminalul A a fost în funcțiune pentru […] % din timp.

(239) Din toate cele menționate anterior, se concluzionează că niciuna dintre dispozițiile din acordul de închiriere cu easyJet din 2004 nu a avut drept rezultat conferirea unui avantaj economic companiei easyJet. Prin urmare, acest acord nu constituie ajutor de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Următoarele măsuri pe care Germania le-a implementat pentru societățile menționate la literele (a)-(l) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene:

(a) acordul de control și de transfer al profitului încheiat la 6 august 1992 de Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH și Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH;

(b) acordul încheiat la 19 decembrie 2003 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și easyJet Airline Company Ltd;

([66]) Precum acordul cu easyJet din 2003.

(c) acordul încheiat la 31 martie 2003 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Ryanair Limited;

(d) acordul încheiat la 28 aprilie 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Ryanair Limited;

(e) acordul încheiat la 14 octombrie 2003 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Germanwings GmbH;

(f) acordul încheiat la 23 decembrie 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Germanwings GmbH;

(g) acordul încheiat la 22 octombrie 2003 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Volare Airlines S.p.A.;

(h) acordul încheiat la 3 noiembrie 2003 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și V-Bird Airlines B.V.;

(i) acordul încheiat la 6 iunie 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Icelandair Reykjavik Airport;

(j) acordul încheiat la 17 mai 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Norwegian Air Shuttle AS;

(k) acordul încheiat la 13 mai 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și Aer Lingus Limited;

(l) acordul de închiriere încheiat în martie 2004 între Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH și easyJet Airline Company Ltd pentru utilizarea anumitor zone și instalații de la terminalul B al aeroportului din Schönefeld.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 20 februarie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte