ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Ιανουαρίου 1998

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ

[Υπόθεση IV/34.801 (FAG — Flughafen Frankfurt/Main AG)]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/190/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, και ιδίως το άρθρο 3,

την καταγγελία η οποία υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 20 Ιουλίου 1993 από τις εταιρείες KLM Royal Dutch Airlines NV, Air France Company Nationale SA και British Airways plc σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 17, με την οποία καλείται να διαπιστώσει ότι η εταιρεία Flughafen Frankfurt/Main AG παρέβη το άρθρο 86 της συνθήκης,

την απόφαση της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 1994, να κινήσει τη διαδικασία στην παρούσα υπόθεση,

Αφού έδωσε στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση την ευκαιρία να γνωστοποιήσει τις απόψεις της επί των αιτιάσεων της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 και του κανονισμού αριθ. 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου [2], κυρίως κατά τη διάρκεια τριών ακροάσεων,

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

[1] ΕΕ 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63.

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗΣ

Α.1. Flughafen Frankfurt/Main AG — Ο καταγγελλόμενος

(1) Η Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) είναι η εταιρεία στην οποία ανήκει ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης και η οποία είναι ο φορέας εκμετάλλευσής του.

(2) Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της FAG για το 1995, ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης είναι ο μεγαλύτερος αερολιμένας της Γερμανίας και ένας από τους μεγαλύτερους στην Ευρώπη σε όρους αριθμού πτήσεων, κίνησης επιβατών και ποσότητας φορτίου.

Κατά το 1995, σημειώθηκαν 372 587 κινήσεις εμπορικών αεροσκαφών, διακινήθηκαν 38 191 247 επιβάτες και 1 327 865 μετρικοί τόνοι φορτίου. Τα στοιχεία αυτά, εάν συγκριθούν με τη συνολική κίνηση στη Γερμανία, αντιπροσωπεύουν το 23,7 % των κινήσεων εμπορικών αεροσκαφών, το 34,6 % της κίνησης των επιβατών και το 70,7 % του φορτίου. Συγκρινόμενος με άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες, ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης είναι ο δεύτερος στη διακίνηση επιβατών και στις κινήσεις αεροσκαφών (μετά το Λονδίνο-Heathrow) και ο πρώτος στα φορτία.

(3) Το 1995, η FAG είχε συνολικές πωλήσεις ύψους 2 316,7 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα, το 37,7 % από τα οποία (873 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα) προέρχεται από τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης.

Α.2. Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του αερολιμένα της Φρανκφούρτης

(4) Στη Γερμανία, το νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των αερολιμένων καθορίζεται στο νόμο περί αεροπορικών συγκοινωνιών (Luftverkehrsgesetz

— LuftVG) της 14ης Ιανουαρίου 1981 και στο διάταγμα για τη χορήγηση αδειών αεροπορικών συγκοινωνιών (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung — LuftVZO) της 13ης Μαρτίου 1979. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του LuftVG, για την κατασκευή και την εκμετάλλευση ενός αερολιμένα απαιτείται σχετική άδεια. Το άρθρο 39 του LuftVZO καθορίζει τις αρμόδιες για τις άδειες υπηρεσίες. Η άδεια καλύπτει τόσο την κατασκευή του αερολιμένα όσο και την εκμετάλλευσή του (άρθρο 42 LuftVZO).

Σύμφωνα με το άρθρο 45 του LuftVZO, που πραγματεύεται αρμοδιότητες του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ο φορέας αυτός υποχρεούται να διατηρεί την ασφάλεια λειτουργίας του αερολιμένα και έχει υποχρέωση να μεριμνά για τη σωστή λειτουργία του αερολιμένα. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι υποχρεωμένος να υποβάλει για έγκριση στις αρμόδιες αρχές, τους κανόνες που διέπουν τη χρήση του αερολιμένα (Flughafenbenutzungsordnung) (άρθρο 43 του LuftVZO). Οι εν λόγω κανόνες δημοσιεύονται στη συνέχεια από την αρμόδια αρχή.

(5) Οι κανόνες που διέπουν τη χρήση του αερολιμένα της Φρανκφούρτης άρχισαν να ισχύουν στις 12 Απριλίου 1984. Η άδεια του Υπουργείου Οικονομικών και Τεχνολογίας της Έσσης χορηγήθηκε σιτς 16 Φεβρουαρίου 1984.

Περιέχουν διάταξη σύμφωνα με την οποία η επίγεια εξυπηρέτηση που αναφέρεται ως «εξυπηρέτηση της κίνησης των αεροσκαφών» (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) δύναται να παρέχεται από το φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα έναντι αμοιβής, εκτός εάν τα μέρη αποφασίσουν διαφορετικά (τμήμα 2.5). Στην περίπτωση αυτή, ο εξοπλισμός εξυπηρέτησης και τα οχήματα πρέπει να σταθμεύουν στις θέσεις που καθορίζονται από το φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, έναντι καταβολής σχετικού τέλους. Επιπλέον, στις περιπτώσεις αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται να απαιτεί την καταβολή τελών για τη χρήση του αερολιμένα και των εγκαταστάσεών του.

Οι κανόνες που διέπουν τη χρήση του αερολιμένα της Φρανκφούρτης περιέχουν ειδικές διατάξεις σχετικά με τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα (τμήμα 2.8), τη συντήρηση και τον εξωτερικό καθαρισμό του αεροσκάφους (τμήμα 2.9). Όσον αφορά τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα, προβλέπεται ότι οι εταιρείες ανεφοδιασμού των αεροσκαφών πρέπει να έχουν την άδεια του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Οι εν λόγω εταιρείες και οι αερομεταφορείς πρέπει να τηρούν τις διατάξεις ασφαλείας. Όσον αφορά σημαντικές εργασίες συντήρησης και εξωτερικού καθαρισμού των αεροσκαφών, προβλέπεται απλώς ότι οι εν λόγω δραστηριότητες θα πραγματοποιούνται μόνο στις θέσεις που θα υποδεικνύονται από το φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

(6) Στο τμήμα 4.1 των κανόνων που διέπουν τη χρήση του αερολιμένα της Φρανκφούρτης προβλέπεται ότι για κάθε εμπορική δραστηριότητα στον αερολιμένα απαιτείται η έγκριση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η οποία ενδέχεται, καταρχήν, να έχει ως αντικείμενο πληρωμή στο φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Η διάταξη διευκρινίζει ότι οι δραστηριότητες των αερομεταφορέων που συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση του αεροσκάφους τους δεν θεωρείται ότι αποτελούν εμπορική δραστηριότητα.

(7) Η διαχείριση του αερολιμένα της Φρανκφούρτης επηρεάζεται περαιτέρω από την οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας [1]. Αυτή η οδηγία προβλέπει ιδίως ότι, για τους αερολιμένες των οποίων η ετήσια κίνηση ανέρχεται τουλάχιστον σε 3 εκατομμύρια επιβάτες και για ορισμένα είδη υπηρεσιών:

— τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα διασφαλίζοντας στους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών σε τρίτους από την 1η Ιανουαρίου 1999 (άρθρο 6 της οδηγίας). Μπορούν, πάντως, να περιορίσουν τον αριθμό των φορέων που επιτρέπεται να παρέχουν επίγεια εξυπηρέτηση (μέχρι δύο κατ' ελάχιστον),

— τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την ελεύθερη εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων από την 1η Ιανουαρίου 1998 (άρθρο 7 της οδηγίας). Τα κράτη μέλη μπορούν, πάντως, να επιφυλάσσουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων (σε δύο τουλάχιστον χρήστες). Επειδή η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων περιλαμβάνεται κατά τρόπο περιοριστικό, η παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών δεν αποτελεί αντικείμενο των μέτρων απελευθέρωσης,

— όταν συγκεκριμένοι περιορισμοί του διαθέσιμου χώρου ή της διαθέσιμης δυναμικότητας εμποδίζουν την απελευθέρωση της αγοράς ή/και την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει, υπό την προϋπόθεση έγκρισης του σχετικού μέτρου από την Επιτροπή, να αναθέσει σε έναν και μόνο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης (για περίοδο δύο ετών ανανεώσιμη μια μόνο φορά) και να απαγορεύσει ή να επιτρέψει σε ένα μόνο χρήστη την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων (για μια περίοδο τριών ετών, που μπορεί να ανανεωθεί). Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος της, κάθε παρέκκλιση την οποία χορηγούν (άρθρο 9 παράγραφος 3 της οδηγίας).

Με επιστολή της 15ης Οκτωβρίου 1997, η Γερμανία πληροφόρησε την Επιτροπή ότι στις 29 Σεπτεμβρίου 1997 αποφάσισε, δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/67/ΕΚ, να χορηγήσει στην FAG παρέκκλιση όσον αφορά τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας για χρονική περίοδο δύο και τριών ετών αντιστοίχως (εφεξής: «η απόφαση της Γερμανίας της 29ης Σεπτεμβρίου 1997»). Με την ίδια επιστολή η Γερμανία πρότεινε

[1] ΕΕ L 272 της 25. 10. 1996, σ. 36.

επίσης μέτρα που είχαν στόχο την επίλυση των αναφερθέντων προβλημάτων. Η εν λόγω επιστολή καταχωρήθηκε στην Επιτροπή με ημερομηνία 20 Οκτωβρίου 1997. Περίληψη της απόφασης αυτής δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [1], σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

Β. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗΣ

Β.1. **Διάταξη του αερολιμένα**

(8) Ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης έχει επίμηκες σχήμα. Η περιοχή του αερολιμένα περιβάλλεται από αυτοκινητοδρόμους (προς τα βόρεια και τα ανατολικά) σιδηροδορομικές γραμμές (προς τα νότια) και από δάσος το οποίο προστατεύεται για περιβαλλοντικούς λόγους (στα δυτικά). Τούτο σημαίνει ότι η επιφάνεια του αερολιμένα δεν μπορεί να επεκταθεί, γεγονός το οποίο εμποδίζει την ανάπτυξη του αερολιμένα. Όσον αφορά τις δυναότητες αύξησης του ωφέλιμου χώρου στο εσωτερικό της περιμέτρου του αερολιμένα, αυτές είναι επίσης περιορισμένες λαμβανομένου υπόψη του ότι 229 ha δασικής έκτασης στα νοτιοδυτικά προστατεύονται για περιβαλλοντικούς λόγους και ότι 170 ha στα δυτικά χρησιμοποιούνται σήμερα από την αεροπορία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (USAF).

(9) Οι εγκαταστάσεις προσγείωσης και απογείωσης του αερολιμένα αποτελούνται από δύο παράλληλους διαδρόμους (βόρειος και νότιος) και έναν διάδρομο απογείωσης (δυτικός) σχεδόν κάθετο στους προηγούμενους.

Η έκταση, βορείως των δύο κυρίων διαδρόμων, περιλαμβάνει τα κύρια κτίρια του αερολιμένα. Αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, δύο αεροσταθμούς (αεροσταθμός 1 και αεροσταθμός 2) το γερμανικό ταχυδρομείο, μια έκταση που έχει παραχωρηθεί στις υπηρεσίες φορτίων της Lufthansa και τις δραστηριότητες της Lufthansa και μια περιοχή δεξαμενών καυσίμων (για την αποθήκευση καυσίμων). Η βορειοανατολική περιοχή περιλαμβάνει την περιοχή τακτικών δρομολογίων και την περιοχή Little League, η οποία πρόσφατα επεστράφη στην FAG και η οποία είχε παραχωρηθεί στις ταχυδρομικές υπηρεσίες της αεροπορίας των ΗΠΑ.

Η μικρότερη έκταση, νοτίως των κυρίων διαδρόμων, είχε καταληφθεί από την USAF από το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου. Πάντως, τμήμα της περιοχής αυτής επεστράφη πρόσφατα στην FAG, η οποία μετέφερε εκεί τις δραστηριότητές της που αφορούν φορτία.

(10) Ο αεροσταθμός 1 και ο αεροσταθμός 2 διαφέρουν σημαντικά στο σχήμα τους, ιδίως στο ότι ο πρώτος περιλαμβάνει δύο περιοχές με αδιέξοδο, ενώ ο αεροσταθμός 2 είναι γραμμικός. Ο αεροσταθμός 1 περιλαμβάνει τρεις διαδρόμους (Α, Β και Γ) ενώ ο αεροσταθμός 2 διαιρείται σε δύο περιοχές (διάδρομοι Δ και Ε).

Περίπου το [...]% των κινήσεων πολιτικών αεροσκαφών και το [...]% των επιβατών διακινούνται μέσω του αεροσταθμού 1 [2].

(11) Σήμερα υφίστανται [3] 142 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης: 49 θέσεις σε εξόδους (36 στον αεροσταθμό 1 και 13 στον αεροσταθμό 2), 57 απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης (18 απέναντι από τον αεροσταθμό 2, 11 απέναντι από τον διάδρομο Α και 28 προς το δυτικό τμήμα του αερολιμένα) 11 θέσεις για τακτικά δρομολόγια και 25 θέσεις για φορτία. Κατά γενικό κανόνα, οι απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης απέναντι από τον αεροσταθμό 2 εξυπηρετούν πτήσεις που αντιστοιχούν στον αεροσταθμό 2 ενώ όλες οι άλλες απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης εξυπηρετούν πτήσεις που αντιστοιχούν στον αεροσταθμό 1. Ενδέχεται πάντως να υπάρχουν εξαιρέσεις στον κανόνα αυτό.

(12) Ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης διαθέτει ένα κεντρικό, πλήρως αυτοματοποιημένο, σύστημα μεταφοράς αποσκευών το οποίο έχει εγκατασταθεί στην περιοχή των αεροσταθμών. Το σύστημα αυτό χρησιμοποιείται για τη διαλογή και τη μεταφορά των αποσκευών από τις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων στον αεροσταθμό προς τους σταθμούς φόρτωσης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών καθώς και για τη διαλογή και μεταφορά των αποσκευών για μεταφόρτωση στους σταθμούς φόρτωσης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

(13) Υπάρχει μεγάλη κίνηση στους χώρους στάθμευσης και φόρτωσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Τούτο οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων, μεταξύ άλλων, στο σχήμα του αερολιμένα στον σχετικά μεγάλο αριθμό των απομακρυσμένων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

Β.2. **Δυναμικότητα αερολιμένα**

(14) Ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης αντιμετωπίζει αυξανόμενη ζήτηση για εγκαταστάσεις προσγείωσης και απογείωσης. Αυτή η αυξανόμενη ζήτηση προέρχεται από την αύξηση της επιβατικής κίνησης (επιβάτες που χρησιμοποιούν τη Φρανκφούρτη ως τελικό σταθμό ή διερχόμενοι επιβάτες) και της κίνησης φορτίων καθώς επίσης και από την προσπάθεια της FAG να εξυπηρετήσει τις αγορές ιδιωτικού και δημόσιου ταχυδρομείου. Η δυναμικότητα του αερολιμένα αποτελεί περιοριστικό παράγοντα στην προσπάθεια της FAG να ανταποκριθεί στη ζήτηση αυτή.

(15) Η δυναμικότητα ενός αερολιμένα καθορίζεται, μεταξύ άλλων, από τα ακόλουθα τρία στοιχεία: τη δυναμικότητα του διαδρόμου, τη χωρητικότητα των θέσεων στάθμευσης και τη δυναμικότητα των κτιρίων του αεροσταθμού. Η FAG, επειδή δεν μπορεί να επεκταθεί πέραν των σημερινών ορίων της, άρχισε μια διαδικασία συνεχούς βελτίωσης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, τροποποιώντας τη διάταξη του αερολιμένα και ανακατασκευάζοντας τους χώρους.

[1] ΕΕ C 335 της 6. 11. 1997, σ. 7.

[2] Πληροφορίες που παρείχε προφορικά η FAG.

[3] Πηγή: Fraunhofer, Institut für Materialfluß und Logistik, 27 Ιουνίου 1997, σ. 17.

(16) Η δυναμικότητα του διαδρόμου φαίνεται ότι αποτελούσε ανέκαθεν τον περιοριστικό παράγοντα του αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Δεδομένου ότι είναι αδύνατη η κατασκευή ενός δεύτερου διαδρόμου για να καλύψει την αυξανόμενη ζήτηση (λόγω του ότι δεν είναι δυνατόν να επεκταθεί η επιφάνεια του αερολιμένα) η FAG κατασκεύασε ένα συμπληρωματικό διάδρομο μόνο για απογειώσεις (που λειτουργεί από το 1984) και προσπάθησε να επιτύχει την αποδοτικότερη χρήση των υφισταμένων διαδρόμων. Σκοπός της FAG είναι να αυξήσει τον μέγιστο αριθμό κινήσεων ανά ώρα από 48 (στη δεκαετία του '70) σε 74 (το 1977) και σε 80 (το 2000).

(17) Όσον αφορά τη δυναμικότητα των αεροσταθμών, η FAG κατασκεύασε ένα δεύτερο αεροσταθμό και σήμερα κατασκευάζει μια επέκταση του διαδρόμου Α (αεροσταθμός 1) προς τα δυτικά.

Κατά συνέπεια, ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών προβλέπεται να αυξηθεί σε 156 κατά το 2000, ενώ παράλληλα θα μειωθεί η εξάρτηση από απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης. Η ανάπτυξη νέων θέσεων στάθμευσης στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης περιλαμβάνει 18 πρόσθετες εξόδους στην επέκταση του διαδρόμου Α και 4 πρόσθετες θέσεις στάθμευσης στη σύνδεση μεταξύ του αεροσταθμού 1 και του αεροσταθμού 2.

Η προκύπτουσα δυναμικότητα των αεροσταθμών και των θέσεων στάθμευσης θα επαρκεί για να καλύπτει την αυξημένη δυναμικότητα των διαδρόμων προσαπογείωσης.

Γ. ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Γ.1. **Ορισμός**

(18) Η επίγεια εξυπηρέτηση περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται με την ευκαιρία της στάθμευσης ενός αεροσκάφους σε ένα αερολιμένα όσον αφορά το ίδιο το αεροσκάφος, τους επιβάτες και το φορτίο. Οι εν λόγω δραστηριότητες αναφέρονται στη συμφωνία IATA Standard Groundhandling Agreement.

(19) Γενικά, η επίγεια εξυπηρέτηση μπορεί να παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, από άλλη αεροπορική εταιρεία ή από τρίτη εταιρεία ειδικευμένη στην επίγεια εξυπηρέτηση (επίγεια εξυπηρέτηση από τρίτους). Οι αερομεταφορείς μπορούν επίσης να παρέχουν οι ίδιοι επίγεια εξυπηρέτηση είτε μεμονωμένα (εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων) ή κατά ομάδα (κοινή εξυπηρέτηση).

(20) Η επίγεια εξυπηρέτηση στην οποία αναφέρεται η παρούσα απόφαση είναι οι υπηρεσίες που παρέχονται στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών (ή στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών) του αερολιμένα. Αποτελούνται, κυρίως, από τις ακόλουθες υπηρεσίες:

— προμήθεια και χρήση εξοπλισμού για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών,

— μεταφορά επιβατών μεταξύ του αεροσταθμού και της θέσης του αεροσκάφους και αντιστρόφως,

— μεταφορά πληρωμάτων,

— φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου,

— μεταφορά, διαλογή και μεταφόρτωση αποσκευών,

— μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών,

— καθαρισμός θαλάμου,

— καθαρισμός χώρων υγιεινής και παροχή ύδατος,

— ώθηση/ρυμούλκηση αεροσκαφών,

— προμήθεια και χρήση του εξοπλισμού για την εκτέλεση των ανωτέρω δραστηριοτήτων,

— ανεφοδιασμός του αεροσκάφους με καύσιμα,

— μεταφορά εφοδίων προς και από το αεροσκάφος.

Γ.2. **Επίγεια εξυπηρέτηση στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης**

(21) Η FAG κάνει μια γενική διάκριση αφενός μεν σε υπηρεσίες που παρέχονται εντός του αεροσταθμού, ιδίως τη διακίνηση των επιβατών στο κτίριο του αεροσταθμού και τη διακίνηση του φορτίου, αφετέρου δε σε υπηρεσίες εκτός του αεροσταθμού, δηλαδή όλες τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών. Πέραν των ανωτέρω υπηρεσιών η FAG αναφέρει επίσης «παροχή υπηρεσιών», δηλαδή ανεφοδιασμό του αεροσκάφους με καύσιμα και εφόδια οι οποίες θεωρείται γενικά ότι περιλαμβάνονται στην επίγεια εξυπηρέτηση.

(22) Η FAG επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή/και την εξυπηρέτηση σε τρίτους όσον αφορά τις υπηρεσίες εντός του αεροσταθμού μέσω ενός περαιτέρω φορέα παροχής υπηρεσιών.

Όσον αφορά τους επιβάτες, στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης επιτρέπεται στους αερομεταφορείς να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων όσον αφορά υπηρεσίες εντός του αεροσταθμού. Επιπλέον, όλες οι αεροπορικές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να εξυπηρετούν τους επιβάτες άλλων αεροπορικών εταιρειών. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν την FAG για την παροχή υπηρεσιών. Η FAG δεν έχει χορηγήσει άδεια σε ανεξάρτητους φορείς για τη διακίνηση επιβατών.

Όσον αφορά τη διακίνηση φορτίου, εφόσον αυτή πραγματοποιείται εντός του χώρου του αεροσταθμού, επιτρέπεται η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων, καθώς επίσης και η παροχή υπηρεσιών από τρίτους σε άλλες αεροπορικές εταιρείες. Αρκετές αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν στον τομέα αυτό τις υπηρεσίες της FAG. Έχει επιτραπεί η λειτουργία ανεξαρτήτων φορέων παροχής υπηρεσιών.

Επιπλέον, η FAG έχει παραχωρήσει σε τρίτους τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα, την τροφοδοσία και ορισμένες περιορισμένες υπηρεσίες στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, όπως για την απομάκρυνση χιονιού και πάγου. Αυτές οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από την FAG.

(23) Όσον αφορά την παροχή των λοιπών υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών (δηλαδή αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 20 εκτός από τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και την τροφοδο-

σία καθώς και την απομάκρυνση χιονιού και πάγου), η FAG δεν έχει επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή την παροχή υπηρεσιών από τρίτους. Κατά συνέπεια, η FAG είναι ο μόνος φορέας που παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης.

Η FAG, στην απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, επιβεβαίωσε ότι δεν επέτρεψε σε δυνητικούς ανταγωνιστές να παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

(24) Η επίγεια εξυπηρέτηση των αερομεταφορέων από την FAG βασίζεται σε σύμβαση που συνάπτεται με τους αερομεταφορείς. Οι εν λόγω συμβάσεις επίγειας εξυπηρέτησης βασίζονται στην τυποποιημένη σύμβαση επίγειας εξυπηρέτησης της FAG της 1ης Μαρτίου 1983, και πολλές από αυτές τροποποιήθηκαν μετά το 1995.

Τα παραρτήματα της τυποποιημένης σύμβασης επίγειας εξυπηρέτησης αναφέρουν τις υπηρεσίες που θα παρέχει η FAG στον αερομεταφορέα και τα ισχύοντα τέλη. Ο κατάλογος των υπηρεσιών είναι παρόμοιος αλλά όχι ο ίδιος με αυτόν που περιέχεται στο παράρτημα Α της τυποποιημένης σύμβασης της IATA Standard Groundhandling Agreement.

Το άρθρο 3 παράγραφος 2 της τυποποιημένης σύμβασης επίγειας εξυπηρέτησης περιέχει διάταξη σύμφωνα με την οποία ο αερομεταφορέας δεν θα αναθέτει σε άλλο πρόσωπο, εταιρεία ή οργανισμό την επίγεια εξυπηρέτηση που η FAG έχει δεχθεί να παρέχει μέσω της σύμβασης, εκτός από ειδικές περιπτώσεις όπου τούτο συμφωνείται αμοιβαία μεταξύ των συμβαλλομένων.

(25) Ορισμένες εξαιρέσεις από το μονοπώλιο της FAG όσον αφορά την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών οφείλονται σε «ιστορικούς λόγους»:

— η αμερικανική αεροπορική εταιρεία Delta Air Lines διατήρησε το δικαίωμα να εξυπηρετεί δι' ιδίων μέσων τις πτήσεις που ανέλαβε από την αμερικανική αεροπορική εταιρεία Pan Am το 1991. Το υφιστάμενο δικαίωμα της Pan Am να εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων χρονολογείται από την περίοδο μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η Delta έπαψε να ασκεί το δικαίωμα αυτό το 1997,

— η αεροπορική εταιρεία SAS της οποίας το προσωπικό εκτελούσε χειρονακτικά τη φόρτωση και την εκφόρτωση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών. Το δικαίωμα αυτό έχει ιστορική προέλευση, διότι η SAS ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρεία μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο που άρχισε καθαρά εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Η SAS έπαυσε την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της δι' ιδίων μέσων το 1995,

— την εταιρεία ιδιωτικού ταχυδρομείου Federal Express που είχε το δικαίωμα να εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων όσον αφορά περιορισμένες δραστηριότητες στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

(26) Το αντικείμενο της παρούσας απόφασης περιορίζεται στην εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών για την οποία η FAG ούτε επέτρεψε την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ούτε επέτρεψε τη λειτουργία ανεξάρτητων φορέων παροχής υπηρεσιών (εφεξής «εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών»).

Δ. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Δ.1. **Γενικά**

(27) Η FAG υποστήριξε ότι ο διαθέσιμος χώρος στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν επαρκεί για να επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή η λειτουργία επιπλέον φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών. Κατά την άποψη της FAG, το μονοπώλιό της αιτιολογείται για τους ακόλουθους λόγους:

— σήμερα δεν υπάρχει επαρκής χώρος στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών για τη στάθμευση των οχημάτων εξυπηρέτησης περισσοτέρων του ενός φορέων εξυπηρέτησης. Αν επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή ο ανταγωνισμός, τούτο θα οδηγήσει στην κατάργηση θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και, κατά συνέπεια, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της δυναμικότητας του αερολιμένα. Τούτο θα έχει επίσης επιπτώσεις στη δυνατότητα να καλυφθεί η μελλοντική ζήτηση,

— η πυκνότητα της κίνησης θα αυξηθεί σε ανεπίτρεπτο επίπεδο που θα μπορούσε να μειώσει το επίπεδο ασφαλείας και τον ελάχιστο χρόνο ανταπόκρισης, που σήμερα είναι 45′.

(28) Η FAG υπέβαλε διάφορες θέσεις συμβούλων, που συνέταξαν η Netherlands Airport Consultant BV, (NACO) και το Fraunhofer Institut Materialfluß und Logistik (Fraunhofer).

Η Επιτροπή δημιούργησε μια ομάδα από τεχνικούς εμπειρογνώμονες (technical experts group, εφεξής «(TEG» αποτελούμενη από εκπροσώπους της FAG και των καταγγελλόντων. Πρόεδρος της ομάδας ήταν ένας εμπειρογνώμων που όρισε η Επιτροπή, ο κ. Penwarden. Επειδή δεν μπορούσε να εξαχθεί συμπέρασμα με ομοφωνία, ο πρόεδρος της TEG υπέβαλε, με αποκλειστικά δική του ευθύνη, μια έκθεση (εφεξής «έκθεση Penwarden»). Η FAG υπέβαλε χωριστή έκθεση.

Κατόπιν η Επιτροπή όρισε τον καθηγητή κ. Δογάνη, επικεφαλής της ομάδος αεροπορικών μεταφορών του College of Aeronautics του Cranfield University ως νέο ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Ο καθηγητής κ. Δογάνης υπέβαλε σχετική έκθεση (εφεξής: «έκθεση Cranfield»).

Τα συμπεράσματα των εκθέσεων αυτών για τα σχετικά θέματα αναφέρονται περιληπτικά κατωτέρω.

Δ.2. **Χώροι στάθμευσης του εξοπλισμού εξυπηρέτησης**

Δ.2.1. *Γενικά*

(29) Η FAG υποστήριξε ότι η εισαγωγή ανταγωνισμού στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης δεν πρέπει να βασίζεται σε σταθερή κατανομή των θέσεων στάθμευσης (όπου κάθε φορέας εξυπηρέτησης θα διαθέτει ένα προκαθορισμένο αριθμό χώρων στάθμευσης) αλλά θα μπορούσε να εξετασθεί με βάση μια ευέλικτη κατανομή. Όσον αφορά το τελευταίο δεν υπάρχουν αντιρρήσεις.

(30) Με αυτή την προϋπόθεση, εάν επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή/και η λειτουργία άλλων ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης, τούτο ενδέχεται να οδηγήσει σε πρόσθετο απαιτούμενο χώρο στάθμευσης. Ο κύριος λόγος είναι ότι το σύνολο του εξοπλισμού που απαιτείται για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών είναι συχνά μεγαλύτερο όταν υπάρχουν πολλοί φορείς εξυπηρέτησης από ότι είναι στην περίπτωση που υπάρχει μονοπώλιο (και κατά συνέπεια απαιτείται περισσότερος χώρος για τη στάθμευση του εν λόγω εξοπλισμού).

Η ανάγκη πρόσθετου εξοπλισμού συνδέεται με αρνητικές οικονομίες κλίμακας και μειονεκτήματα που παρουσιάζουν οι συνεργασίες. Το σύνολο του εξοπλισμού για την επίγεια εξυπηρέτηση προσαρμόζεται ανάλογα με την κίνηση κατά τις ώρες αιχμής. Σε περίπτωση μονοπωλίου, το μέγεθος του εξοπλισμού καθορίζεται από τις απαιτήσεις στην αιχμή του αερολιμένα. Αντιστρόφως, το μέγεθος του εξοπλισμού σε συνθήκες ανταγωνισμού απαρτίζεται από το σύνολο του εξοπλισμού των επιμέρους φορέων εξυπηρέτησης που καθορίζεται, με τη σειρά του από τις ανάγκες των ωρών αιχμής του εκάστοτε φορέα εξυπηρέτησης. Είναι σαφές, ότι οι ώρες αιχμής των φορέων εξυπηρέτησης δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τις αντίστοιχες ώρες του αερολιμένα και το σύνολο του εξοπλισμού που απαιτείται θα είναι μεγαλύτερο. Με άλλους λόγους, ο ανταγωνισμός οδηγεί σε διαρθρωτικό «υπερβολικό εξοπλισμό» με αποτέλεσμα να απαιτείται πρόσθετος χώρος στάθμευσής του.

Επιπλέον, η FAG υποστήριξε ότι εάν επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή/και η λειτουργία άλλων ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης, τούτο θα οδηγούσε σε μείωση του διαθέσιμου χώρου στάθμευσης (ιδίως λόγω του ότι θα μειωθεί η δυνατότητα χρήσης των χώρων προετοιμασίας για απογείωση των αεροσκαφών ως χώρων στάθμευσης). Κατά συνέπεια, κατωτέρω θα χρησιμοποιείται ο όρος «απαιτούμενος πρόσθετος μεικτός χώρος» και «απαιτούμενος πρόσθετος καθαρός χώρος», λαμβανομένου υπόψη στον τελευταίο αυτού του μειωμένου διαθέσιμου χώρου.

(31) Η FAG υποστήριξε ότι δεν είναι δυνατόν να επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή η λειτουργία και άλλων φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών διότι δεν υπάρχει αρκετός χώρος για τη στάθμευση του εξοπλισμού τους. Για την αξιολόγηση του σημείου αυτού είναι αναγκαίο να σταθμιστεί η σχέση μεταξύ του απαιτούμενου χώρου στάθμευσης (εφεξής «απαιτούμενος χώρος») και του διαθέσιμου για στάθμευση χώρου (εφεξής «διαθέσιμος χώρος»).

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι διάφορες εκθέσεις που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή είτε καταλήγουν σε αντιφατικά συμπεράσματα ή, τουλάχιστον, δεν είναι πλήρως συνεπείς μεταξύ τους. Τούτο δεν προκαλεί έκπληξη διότι οι εκτιμήσεις αυτές βασίζονται σε διάφορες υποθέσεις (ιδίως όσον αφορά το μέγεθος της πελατείας) που επηρεάζουν ιδιαίτερα τα αποτελέσματά τους.

Κατά συνέπεια, για να προκύψει η τελική άποψη ήταν αναγκαίο να ληφθούν υπόψη διάφορες περαιτέρω εκτιμήσεις (βλέπε νομική εκτίμηση).

Δ.2.2. *Οι εκθέσεις των εμπειρογνωμόνων*

Δ.2.2.1. Οι εμπειρογνώμονες που όρισε η FAG

(32) Η NACO καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει επαρκής χώρος στάθμευσης στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης ώστε να επιτρέψει τη λειτουργία ενός ή περισσότερων επιπλέον φορέων εξυπηρέτησης.

Η NACO εκτιμά ότι ο διαθέσιμος χώρος ανέρχεται [1] σε [. . .] m^2 περίπου, ενό ο απαιτούμενος χώρος ανέρχεται σε [. . .] m^2 με συνθήκες μονοπωλίου και σε [. . .] m^2 περίπου εάν επιτραπεί η λειτουργία και ενός άλλου φορέα εξυπηρέτησης [2].

Ο υπολογισμός των [. . .] m^2 διαθέσιμου χώρου έγινε με βάση χάρτες της περιοχής, θεωρώντας ότι ο υφιστάμενος χώρος είναι διαθέσιμος. Το σύνολο προκύπτει από [. . .] m^2 διαθέσιμης έκτασης στάθμευσης, από [. . .] m^2 σε χώρους γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, από [. . .] m^2 χώρου για τη στάθμευση τροχοφόρων κοντά στα υπόστεγα φορτίων και από [. . .] m^2 ελεύθερης έκτασης. Στο άθροισμα αυτό περιλαμβάνεται επίσης υπόψη η μείωση κατά 4 300 m^2 περίπου του διαθέσιμου χώρου στάθμευσης (2 967 m^2 + 1 630 m^2) που χρησιμοποιούνται σήμερα ως πρόσθετες εκτάσεις φορτίων, ύστερα από τη μετακίνηση των δραστηριοτήτων σχετικά με τα φορτία προς το νότο [3].

Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου χώρου, η NACO εκτιμά το σύνολο του εξοπλισμού που απαιτείται σε συνθήκες μονοπωλίου και σε ανταγωνιστικές συνθήκες. Κατόπιν υπολογίζει την έκταση που απαιτείται για τον εν λόγω εξοπλισμό. Τέλος, ο συνολικά απαιτούμενος χώρος στάθμευσης υπολογίζεται από τον πολλαπλασιασμό του συνόλου αυτού με δύο συντελεστές (1,30 και 1,34 αντίστοιχα ή συνολικά 1,75), προκειμένου να ληφθεί υπόψη η πρόσθετη έκταση που απαιτείται γύρω από τις μονάδες του εξοπλισμού και την αναγκαία έκταση για την πραγματοποίηση ελιγμών.

[1] NACO, παρουσίαση κατά την ακρόαση. Προηγούμενες μελέτες της NACO κατέληγαν σε άλλα στοιχεία που κυμαίνονται από 130 000 m^2 έως 148 000 m^2. Η NACO επίσης θεώρησε σιωπηρά, ότι ο συνολικός διαθέσιμος χώρος εξαρτάται από τις συνθήκες της αγοράς (δηλαδή μονοπώλιο ή ανταγωνισμός).

[2] NACO 14 Μαΐου 1997 και παρουσίαση κατά την ακρόαση.

[3] NACO 14 Μαΐου 1997, σ. 11.

Για το συνολικά απαιτούμενο χώρο που είναι [...] m² λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι κατά το 1997, η Delta μείωσε τις πτήσεις της προς τη Φρανκφούρτη και τώρα εξυπηρετείται από την FAG. Τα χρονικά διαστήματα που κατείχε προηγουμένως η Delta έχουν τώρα καταληφθεί από άλλες αεροπορικές εταιρείες, που η NACO θεωρεί ότι εξυπηρετούνται από την FAG. Πριν από την απόφαση της Delta να μειώσει τις πτήσεις της και να σταματήσει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων το 1997, ο απαιτούμενος χώρος εκτιμάτο σε [...] m² περίπου.

Η έκταση που απαιτείται σε συνθήκες ανταγωνισμού υπολογίζεται ως το άθροισμα του χώρου που απαιτείται σήμερα για την FAG ([...] m²) συν τον καθαρό χώρο που απαιτείται για έναν φορέα εξυπηρέτησης (32 000 m²).

Η NACO εκτιμά επίσης τον απαιτούμενο και το διαθέσιμο χώρο κατά το έτος 2000. Καμία από τις εκτιμήσεις δε λαμβάνει υπόψη της ειδικά την περίπτωση λειτουργίας της FAG και ενός ή δύο ανεξαρτήτων φορέων εξυπηρέτησης. Πάντως, όλες οι προσομοιώσεις εμφανίζουν ότι, σε όλες τις περιπτώσεις, κατά το έτος 2000 το ισοζύγιο του χώρου θα επιδεινωθεί κατά 2 000 έως 3 000 m².

(33) Το Fraunhofer λαμβάνει ως δεδομένο — πράγμα που συνέστησε σιωπηρά το πανεπιστήμιο Cranfield — ότι εκτός από την FAG θα ασκούν δραστηριότητες και δύο φορείς εξυπηρέτησης στον αεροσταθμό 2 και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει επαρκής χώρος στον αεροσταθμό 2.

Το Fraunhofer ακολουθεί την ίδια μέθοδο με τη NACO. Εκτιμά ότι ο απαιτούμενος χώρος θα αυξηθεί από [...] m² περίπου σε συνθήκες μονοπωλίου σε [...] m² περίπου εάν επιτραπεί η λειτουργία δύο προσθέτων φορέων εξυπηρέτησης (1). Αυτός ο απαιτούμενος πρόσθετος χώρος εντοπίζεται στον αεροσταθμό 2 όπου θα αυξηθεί η ανάγκη χώρων στάθμευσης (2) από [...] m² περίπου σε 29 000 m² περίπου σε σύγκριση με το διαθέσιμο χώρο που ανέρχεται σε [...] m² περίπου. Η προκύπτουσα έλλειψη χώρου ανερχόμενη σε 11 000 m² θα πρέπει να προστεθεί στην έλλειψη χώρου της περιοχής φορτίου που ανέρχεται σε 1 000 m² περίπου.

Επιπλέον, το Fraunhofer σημειώνει ότι η έλλειψη αυτή στον αεροσταθμό 2 θα έχει επιπτώσεις στον αεροσταθμό 1. Ο λόγος είναι ότι σήμερα υφίσταται μια διαρθρωτική έλλειψη χώρου στον αεροσταθμό 1 (περίπου 2 000 m² στους χώρους επιβατών και 6 000 m² στους χώρους για φορτία) που μέχρι σήμερα αναπληρώνεται με τη χρήση θέσεων στάθμευσης ή/και τη χρήση κενού χώρου στον αεροσταθμό 2. Κατά συνέπεια, η αναπλήρωση αυτή δε θα είναι πλέον δυνατή.

Δ.2.2.2. Οι εμπειρογνώμονες που όρισε η Επιτροπή

(34) Ο κ. Penwarden καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι δυνατόν να επιτραπεί ο ανταγωνισμός στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών (3). Πάντως, επειδή η εν λόγω έκθεση χρονολογείται από το 1995 και επειδή η FAG προσωρεί σε συνεχή αναδιάταξη του αερολιμένα, τα συμπεράσματα αυτά ενδέχεται να είναι πλέον χρονικά ξεπερασμένα.

Ο κ. Penwarden δεν κάνει εκτίμηση του απαιτούμενου χώρου αλλά δέχεται ότι αυτός κυμαίνεται μεταξύ των εκτιμήσεων της FAG (περίπου [...] m²) και των εκτιμήσεων των καταγγελλόντων (περίπου 120 000 m²). Θεωρεί ότι το στοιχείο της FAG αποτελεί «τη χειρότερη περίπτωση» και αναφέρει ότι θα καλυφθεί από 285 000 m² περίπου διαθέσιμου χώρου.

Τα 285 000 m² προκύπτουν από το άθροισμα των [...] m² (που εκτίμησε η FAG το 1995), των 25 300 m² πρόσθετου χώρου στάθμευσης (στις ακόλουθες περιοχές: κέντρο φορτίου, περιοχή 22, περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών τακτικών δρομολογίων, έκταση δίπλα στο LCC, περιοχή καλυμμένη με χόρτο νοτίως της περιοχής φορτίου και του αεροσταθμού 2) και των 94 460 m² χώρων γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Επιπλέον, ο κ. Penwarden σημειώνει ότι διαθέσιμος χώρος ενδέχεται να εξευρεθεί στην έκταση που έχει παραχωρηθεί στο ταχυδρομείο του στρατού των ΗΠΑ (5 000 έως 6 000 m²), στην περιοχή Little League (20 000 m²) και στο νότιο τμήμα της βάσης της αμερικανικής αεροπορίας (εκτεταμένη περιοχή).

(35) Το πανεπιστήμιο του Cranfield καταλήγει στο συμπέρασμα ότι υπάρχει επαρκής χώρος για να επιτραπεί η λειτουργία πολλαπλών φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης (4).

Το πανεπιστήμιο του Cranfield εκτιμά ότι ο απαιτούμενος χώρος στάθμευσης σε συνθήκες ανταγωνισμού στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ανέρχεται σε 104 000 m². Το στοιχείο αυτό προκύπτει από έναν τυποποιημένο υπολογισμό που εφαρμόζεται εμπειρικά σε έναν μεγάλο αερολιμένα του Ηνωμένου Βασιλείου. Ο υπολογισμός βασίζεται στην υπόθεση ότι ο απαιτούμενος χώρος στάθμευσης αντιστοιχεί σε ορισμένο ποσοστό της έκτασης των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών (12 % για αεροσκάφη στενής ατράκτου και 22 % για αεροσκάφη ευρείας ατράκτου).

Ο διαθέσιμος χώρος στάθμευσης εκτιμάται σε 174 000 m² περίπου. Η έκταση αυτή υπολογίσθηκε βάσει των στοιχείων που παρείχε η FAG τα οποία τροποποιήθηκαν ύστερα από επιθεώρηση του χώρου. Το σύνολο των 174 000 m² προκύπτει από το άθροισμα των [...] m² του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης και των [...] m² που θα είναι διαθέσιμα στο εγγύς μέλλον (έκταση βορείως της επέκτασης του διαδρόμου Α, Β4 και περιοχές φορτίων 4, 5 και 6) ενώ αφαιρούνται τα [...] m² τα οποία θα απαιτηθούν για την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων.

Το Cranfield προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, ακόμα και εάν, όπως υποστηρίζουν η FAG και οι σύμβουλοί της, θα πρέπει να καταργηθούν ορισμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών ώστε να εξευρεθούν

(1) Fraunhofer 27 Ιουνίου 1997, σ. 41 και παράρτημα 15.
(2) Fraunhofer 27 Ιουνίου 1997, σσ. 38, 41 και προφορική παρουσίαση, διάγραμμα σ. 8.
(3) Πηγή: έκθεση Penwarden, Απρίλιος 1995.
(4) Πηγή: έκθεση Cranfield, Ιούνιος 1997.

πρόσθετοι χώροι στάθμευσης, η κατάργηση αυτή δεν θα έχει επίπτωση στη συνολική δυναμικότητα του αερολιμένα, διότι ο παράγων που περιορίζει σήμερα τη δυναμικότητα του αερολιμένα είναι η δυναμικότητα του διαδρόμου [η εμπειρία απέδειξε ότι ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών επαρκεί για να ικανοποιήσει τη ζήτηση που αντιστοιχεί σε 85 έως 90 κινήσεις ανά ώρα (1)].

Τέλος, όσον αφορά το μέλλον, το Cranfield έχει την άποψη ότι δεν θα υπάρξουν ριζικές μεταβολές μέχρι το 1999 και ότι τυχόν απαιτήσεις πρόσθετου χώρου θα αντισταθμισθούν, μεταξύ άλλων, από τη μειωμένη εξάρτηση από απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Δ.2.3. *Εκτίμηση των εκθέσεων από την Επιτροπή*

Δ.2.3.1. NACO

(36) Όσον αφορά τον υπολογισμό του απαιτούμενου χώρου, δεν εξηγούνται οι συντελεστές πολλαπλασιασμού 1,30 και 1,34 (συνολικά 1,75) που χρησιμοποιεί η NACO.

Κατά τη διάρκεια της ακρόασης, ο εκπρόσωπος της NACO παραδέχτηκε ότι οι συντελεστές αυτοί δεν αντιπροσωπεύουν τυποποιημένη τιμή για τους αερολιμένες, αλλά ότι υπολογίσθηκαν για την παρούσα περίπτωση. Δεν δόθηκε άλλη εξήγηση εκτός από το ότι (όπως δήλωσε η FAG αργότερα) οι εν λόγω συντελεστές προκύπτουν από ένα (σταθμισμένο) μέσον όρο των συντελεστών που εφαρμόζονται μεμονωμένα για κάθε είδος εξοπλισμού.

Συγκριτικά, η NACO σημείωσε ότι το πανεπιστήμιο του Cranfield έλαβε σιωπηρά μικρότερο συντελεστή 1,24 που επίσης δεν αποτελεί τυποποιημένη τιμή για τους αερολιμένες. Τούτο αποδεικνύει ότι οι εν λόγω συντελεστές είναι, εν πάση περιπτώσει, αυθαίρετοι.

(37) Η μεθοδολογία της NACO οδηγεί αυτόματα σε υπερεκτίμηση του απαιτουμένου χώρου.

Η μέθοδός της βασίζεται στην υπόθεση ότι οι χώροι στάθμευσης πρέπει να είναι σχεδιασμένοι έτσι ώστε να στεθμεύει ταυτόχρονα το σύνολο του εξοπλισμού. Υποτίθεται δηλαδή ότι κατά τη διάρκεια μιας ημέρας υπάρχει περίπτωση όλος ο εξοπλισμός να είναι σταθμευμένος στους χώρους στάθμευσης ενώ όλοι οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών είναι κατειλημμένοι από αεροσκάφη κανένα από τα οποία δεν εξυπηρετείται από έναν φορέα εξυπηρέτησης. Η περίπτωση αυτή είναι σαφώς πολύ πιθανό να εμφανιστεί. Στην πραγματικότητα, κατά τη διάρκεια της ημέρας ένα μεγάλο τμήμα του εξοπλισμού είτε κινείται είτε εξυπηρετεί κάποιο αεροσκάφος. Τούτο ισχύει ιδίως για ένα αερολιμένα όπως η Φρανκφούρτη, ο οποίος εμφανίζει δραστηριότητα καθόλη τη διάρκεια της ημέρας. Ο μόνος χρόνος κατά τον οποίο μεγάλο τμήμα του εξοπλισμού παραμένει σε αδράνεια είναι κατά τη διάρκεια της νύχτας. Πάντως, κατά τη διάρκεια της νύχτας τα οχήματα του εξοπλισμού μπορούν με ευχέρεια να σταθμεύουν, για παράδειγμα, σε μη κατειλημμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

(38) Η NACO υπερεκτιμά επίσης τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού (32 000 m²):

— Πρώτον, η εκτίμηση της NACO όσον αφορά τον απαιτούμενο πρόσθετο καθαρό χώρο εάν επιτραπεί και ένας άλλος φορέας εξυπηρέτησης σε σύγκριση με τον απαιτούμενο σε συνθήκες μονοπωλίου (32 000 m²) δεν είναι ορθή. Τα 32 000 m² δεν αντιπροσωπεύουν τον απαιτούμενο πρόσθετο καθαρό χώρο που χρειάζεται ένας επιπλέον φορέας εξυπηρέτησης αλλά μόνον τον πρόσθετο, σε σύγκριση με αυτόν που απαιτείται σε συνθήκες μονοπωλίου, καθαρό απαιτούμενο χώρο εάν παρείχε υπηρεσίες η Delta και ένας ανεξάρτητος φορέας εξυπηρέτησης (2). Ο απαιτούμενος πρόσθετος καθαρός χώρος που αναλογεί στη Delta ([. . .] m²) δεν θα πρέπει να συνυπολογίζεται με τον πρόσθετο καθαρό χώρο που χρειάζεται ένας επιπλέον φορέας εξυπηρέτησης για δύο λόγους. Πρώτον, διότι δεν προκύπτει από την παρουσία ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης αλλά από τη Delta. Δεύτερον, διότι εν πάση περιπτώσει η Delta δεν εξυπηρετεί πλέον δι' ιδίων μέσων και ο απαιτούμενος χώρος που οφείλεται στην εξυπηρέτηση των πτήσεων της Delta περιλαμβάνετια ήδη στα [. . .] m² που χρειάζεται η FAG. Ο απαιτούμενος πρόσθετος καθαρός χώρος για ανεξάρτητο φορέα εξυπηρέτησης σε σύγκριση με τον απαιτούμενο σε συνθήκες μονοπωλίου ανέρχεται, κατά συνέπεια σε 18 500 m² (=[. . .]).

  Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι η NACO εκτιμούσε προηγουμένως ότι, κατά την περίοδο που η Delta εξυπηρετείτο δι' ιδίων μέσων, η παρουσία ενός τρίτου ανεξάρτητου φορέα θα είχε ως αποτέλεσμα πρόσθετο απαιτούμενο χώρο [. . .] m² περίπου ([. . .] m²) (3).

  Στη σημερινή περίπτωση (όπου η FAG είναι ο μόνος φορέας εξυπηρέτησης, διότι η Delta σταμάτησε τις δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης) θα πρέπει να αναμένεται ότι ο συνολικά απαιτούμενος χώρος θα αυξηθεί, εάν δεν μεταβληθούν οι λοιποί παράγοντες, σε λιγότερο από 165 000 m² ([. . .]) και όχι σε [. . .] m² που αποτελεί την εκτίμηση της NACO (και η οποία υπερβαίνει ακόμα και την υπόθεση να λειτουργεί η FAG, η Delta και ένας τρίτος φορέας εξυπηρέτησης).

— Δεύτερον, ακόμη και η αρχική εκτίμηση της NACO σχετικά με τα [. . .] m² απαιτούμενο πρόσθετο μικτό χώρο, φαίνεται επίσης να είναι υπερβολική.

(1) Πηγή: ακρόαση, βλέπε έκθεση σ. 43.

(2) NACO 14 Μαΐου 1997, σ. 19. Όλα τα στοιχεία της παραγράφου αυτής αναφέρονται στην πηγή αυτή, εκτός εάν αναγράφεται διαφορετικά.

(3) NACO 27 Οκτωβρίου 1995, σ. 32-33.

Από τις διάφορες εκτιμήσεις της NACO φαίνεται ότι ο πρόσθετος καθαρός χώρος που χρησιμοποιούσε η Delta προτού μειώσει τις πτήσεις της, ήταν [...] m^2 (από το σύνολο του χώρου που απαιτείτο όταν η Delta εξυπηρετείτο δι' ιδίων μέσων ([...] m^2) μείον το σύνολο του χώρου που απαιτείται εάν η FAG αναλάβει μόνη την εξυπηρέτηση του ιδίου αριθμού πτήσεων [1]): ([...] m^2).

Η Delta εξυπηρετούσε περίπου το 3 % των αεροσκαφών, αλλά το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 13,4 % εάν ληφθεί υπόψη η αιχμή [2] (διότι η Delta είχε δραστηριότητα από τις 8 π.μ. έως τις 2 μ.μ. και δεν είχε δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του απογεύματος). Τα στοιχεία αυτά αντιστοιχούν αρκετά καλά στα αναμενόμενα μερίδια αγοράς και τις αιχμές ενός νεοεισερχόμενου φορέα εξυπηρέτησης (7,8 % και 12,4 % αντίστοιχα, όπου το τελευταίο ποσοστό είναι εκείνο που επηρεάζει τον συνολικά απαιτούμενο εξοπλισμό).

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και εάν υποτεθεί ότι ο νέος φορέας εξυπηρέτησης δεν θα εξυπηρετεί όλα τα διάφορα είδη αεροσκαφών, που είναι το πιθανότερο, (οπότε ο νέος φορέας εξυπηρέτησης δεν θα είναι υποχρεωμένος να διαθέτει κάθε είδους εξοπλισμό), η εκτίμηση των [...] m^2 φαίνεται υπερβολική.

(39) Τέλος σημειώνεται ότι η κατάσταση προς τα τέλη του αιώνα δεν διαφέρει σημαντικά από την υφιστάμενη.

Δ.2.3.2. Fraunhofer

(40) Επειδή οι μελέτες του Fraunhofer βασίζονται στις ίδιες υποθέσεις όπως αυτές της NACO, τα σχόλια σχετικά με τη μεθοδολογία της NACO ισχύουν και για το Fraunhofer.

(41) Επιπλέον, το Fraunhofer εκτιμά ότι η παρουσία δύο φορέων εξυπηρέτησης των οποίων το συνολικό μερίδιο αγοράς θα κυμαίνεται μεταξύ 30 % και 35 % (με βάση τον αριθμό των κινήσεων των αεροσκαφών που εξυπηρετούνται ή τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών) θα οδηγήσει σε αύξηση του συνόλου του εξοπλισμού που απαιτείται για τον αεροσταθμό σε 107 % (με βάση την έκταση που καταλαμβάνεται). Η εκτίμηση αυτή είναι ενδεχομένως, ιδιαίτερα απαισιόδοξη.

Η αύξηση αυτή εξαρτάται από τις υποθέσεις που έγιναν, για παράδειγμα εάν η αιχμή κάθε φορέα επίγειας εξυπηρέτησης συμπίπτει με τις περιόδους αδράνειας του άλλου φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, και μπορεί να εμφανισθεί. Πάντως, η περίπτωση αυτή είναι ιδιαίτερα απίθανο να συμβεί, διότι σε μια ελεύθερη αγορά ο οικονομικός ορθολογισμός θα οδηγήσει τους νεοεισερχόμενους να επιλέξουν τους πελάτες τους έτσι ώστε να μπορούν να βελτιστοποιήσουν τη χρήση του εξοπλισμού τους (με περιορισμένη, συνεπώς, διακύμανση της δραστηριότητάς τους).

(42) Τέλος, η προσέγγιση του Fraunhofer η οποία υπολογίζει το ισοζύγιο αεροσταθμού (δηλαδή δύο διαφορετικά ισοζύγια, ένα για τον αεροσταθμό 1 και ένα για τον αεροσταθμό 2) τίθεται υπό αμφισβήτηση. Στην πραγματικότητα δεν υπάρχουν φυσικά σύνορα μεταξύ των τομέων των δύο αεροσταθμών. Τούτο σημαίνει ότι ο εξοπλισμός που απαιτείται για τον ένα αεροσταθμό μπορεί να σταθμεύει στην περιοχή του άλλου αεροσταθμού (πράγμα το οποίο συμβαίνει σήμερα σύμφωνα με το Fraunhofer). Κατά συνέπεια, η προσέγγιση του Fraunhofer υπεισέρχεται σε μη αναγκαίες λεπτομέρειες.

Δ.2.3.3. Penwarden

(43) Λαμβάνοντας υπόψη το χρόνο που παρήλθε, η έκθεση Penwarden φαίνεται να είναι παλαιά και δεν χρειάζεται λεπτομερής σχολιασμός. Πάντως, το θέμα που θέτει ο κ. Penwarden όσον αφορά τη χρήση των χώρων γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών πρέπει να σχολιασθεί.

(44) Η εκτεταμένη χρήση των χώρων γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών για μακροχρόνια στάθμευση του εξοπλισμού, όπως προτείνεται από τον κ. Penwarden, θα είναι προβληματική στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης με συνθήκες ανταγωνισμού. Ο λόγος είναι ότι η χρήση των χωρών γύρω από τις θέσεις σταθμευσης αεροσκαφών ως εκτάσεων στάθμευσης είναι σχετικά εύκολο να οργανωθεί εφόσον οι φορείς εξυπηρέτησης εργάζονται με βάση «κατανεμημένες θέσεις στάθμευσης» (που αποκλείεται για λόγους ευελιξίας) αλλά είναι δυσκολότερο σε διαφορετική περίπτωση.

Πάντως, από την προσομοίωση του σχεδίου πτήσης που παρείχε η Fraunhofer [3] φαίνεται ότι ορισμένες θέσεις στάθμευσης έχουν παραχωρηθεί de facto στη Lufthansa: [...] αποκλειστικά και [...] σχεδόν αποκλειστικά (δηλαδή μόνο μια πτήση αεροπορικής εταιρείας εκτός της Lufthansa την εβδομάδα). Ο αριθμός αυτός ενδέχεται πιθανότατα να αυξηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα χωρίς σημαντική επίπτωση στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Τούτο σημαίνει ότι τμήματα των χωρών γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών που αντιστοιχούν σε αυτές τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης της εταιρείας που έχει αναλάβει την εξυπηρέτηση της Lufthansa. Με την άποψη αυτή φαίνεται να συμφωνεί η NACO η οποία θεωρεί ως χώρους στάθμευσης τμήματα των χωρών γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Δ.2.3.4. Πανεπιστήμιο του Cranfield

(45) Το πανεπιστήμιο του Cranfield υπερεκτιμά το διαθέσιμο χώρο στάθμευσης.

Τούτο δεν οφείλεται στο γενονός, όπως υποστηρίζει η FAG, ότι το Cranfield υπολόγισε διπλά τα [...] m^2. Ο λόγος είναι ότι κατά τον υπολογισμό του διαθέσιμου σήμερα χώρου, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη στο εγγύς μέλλον, το Cranfield θα έπρεπε να

[1] NACO 14 Μαΐου 1997, σ. 2. Όλα τα στοιχεία της παραγράφου αυτής αναφέρονται στην πηγή αυτή, εκτός εάν αναγράφεται διαφορετικά.

[2] NACO 27 Οκτωβρίου 1995, σ. 7.

[3] Fraunhofer 27 Ιουνίου 1997, τελευταίο παράρτημα.

είχε λάβει ως βάση τα στοιχεία που αναφέρει η FAG (1) δηλαδή [...] m^2 αντί της έκτασης που υπολόγισε η NACO των [...] m^2. Η εκτίμηση της FAG αντιστοιχεί καλύτερα στην πραγματικότητα κατά το χρόνο που το Cranfield επεσκέφθη το χώρο στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Κατά συνέπεια, ως συνολικά διαθέσιμος χώρος έπρεπε να αναφερθούν 164 000 m^2.

(46) Όσον αφορά τον απαιτούμενο χώρο, ισχύει και για το Cranfield η ίδια κριτική που έγινε για τη NACO στην αιτιολογική σκέψη 36, διότι φαίνεται ότι η μέθοδος υπολογισμού που χρησιμοποιήθηκε δεν αποτελεί τυποποιημένη μέθοδο για τους αερολιμένες.

Δ.3. **Πυκνότητα και ασφάλεια κυκλοφορίας**

(47) Η FAG υποστήριξε ότι η εισαγωγή ανταγωνισμού στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών θα οδηγήσει σε αύξηση της πυκνότητας κυκλοφορίας. Η υψηλότερη πυκνότητα κυκλοφορίας θα έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες καθυστερήσεις (λόγω του μεγαλύτερου χρόνου κίνησης στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών) και σε μείωση της ασφάλειας (λόγω του μεγαλύτερου αριθμού ατυχημάτων).

(48) Για να υποστηρίξει το επιχείρημα αυτό η FAG χρησιμοποίησε προσομειώσεις με ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η πρώτη προσομοίωση που υπέβαλε η FAG (2) συνέκρινε την περίπτωση του μονοπωλίου με την περίπτωση λειτουργίας τεσσάρων φορέων εξυπηρέτησης. Έδειχνε, μεταξύ άλλων, ότι ο αριθμός των κινήσεων (μετρούμενες στις 20 περισσότερο χρησιμοποιούμενες διασταυρώσεις) θα αυξηθεί κατά μέσο όρο κατά 18 % (η διακύμανση σε κάθε διασταύρωση κυμαίνεται από − 13 % σε + 40 %).

Πάντως, η FAG υπέβαλε στη συνέχεια δεύτερη προσομοίωση (3) συγκρίνοντας την περίπτωση λειτουργίας της FAG και της Delta με την περίπτωση λειτουργίας της FAG, της Delta και ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο περιπτώσεων. Ούτε άλλες προσομοιώσεις που υπέβαλε η FAG εμφανίζουν σημαντική μεταβολή εάν επιτραπεί ο ανταγωνισμός.

(49) Το τελευταίο τείνει να επιβεβαιώσει την άποψη του Cranfield ότι, μολονότι η παρουσία και άλλων φορέων επίγειας εξυπηρέτησης θα οδηγήσει πιθανότατα σε μεγαλύτερο σύνολο εξοπλισμού, ο εξοπλισμός αυτός δεν θα προκαλέσει αύξηση της κυκλοφορίας. Αντιθέτως, είναι ιδιαίτερα πιθανόν να σημειωθεί μελλοντικά μείωση των ροών κυκλοφορίας, λόγω της αναμενόμενης μειωμένης εξάρτησης από απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης.

(50) Το Cranfield σημειώνει πάντως, ότι η χορήγηση αδείας σε υπερβολικά μεγάλο αριθμό φορέων εξυπηρέτησης ενδέχεται να προκαλέσει μείωση ασφάλειας. Ο λόγος είναι ότι η ασφάλεια συνδέεται με το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού και ότι ο φορέας εξυπηρέτησης με πολύ μικρό μερίδιο αγοράς θα έχει την τάση να μην καταρτίζει επαρκώς το προσωπικό του. Κατά συνέπεια, το Cranfield πρότεινε να υπάρξουν τρεις φορείς εξυπηρέτησης κατ' ανώτατο όριο (FAG + 2) ώστε να υπάρχουν επαρκή περιθώρια για όλους στην αγορά.

(51) Τέλος, το Cranfield σημειώνει ότι θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα στο κέντρο του αεροσταθμού 1 (δηλαδή το σύνολο του αεροσταθμού με εξαίρεση τη σύνδεση με τον αεροσταθμό 2 και το βόρειο τμήμα του διαδρόμου Α) όπου το οδικό σύστημα είναι περιορισμένο (και παρουσιάζεται συμφόρηση) λόγω του σχεδιασμού του αεροσταθμού. Η ύπαρξη ενός δεύτερου φορέα εξυπηρέτησης σε μικρό μερίδιο αγοράς στο τμήμα του αεροσταθμού 1 όπου δεν εξυπηρετούνται πτήσεις της Lufthansa (κυρίως στα αδιέξοδα που σχηματίζονται από το ανατολικό άκρο του διαδρόμου Β και του διαδρόμου C) θα προκαλέσει κινήσεις του εξοπλισμού ενδέχεται να στραγγαλίσουν την κυκλοφορία.

Δ.4. **Ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (MCT)**

(52) Ο MCT είναι ο ελάχιστος χρόνος που απαιτείται για έναν επιβάτη και τις αποσκευές του, ώστε να επιβιβαστούν σε μια πτήση ανταπόκρισης. Ο MCT αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για έναν αερολιμένα μετεπιβίβασης όπως αυτός της Φρανκφούρτης.

Η FAG εγγυάται ελάχιστο χρόνο ανταπόκρισης 45′, έναν από τους συντομότερους στην Ευρώπη. Το αυτόματο σύστημα μεταφοράς αποσκευών διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στο πλαίσιο αυτό, διότι είναι σε θέση να μεταφέρει μια αποσκευή από το ένα άκρο του αερολιμένα στο άλλο σε 20′.

(53) Η FAG υποστήριξε ότι η εισαγωγή ανταγωνισμού θα επιδράσει αρνητικά στον MCT. Κατά την άποψη της FAG, ο ανεξάρτητος φορέας εξυπηρέτησης δεν θα είναι σε θέση να μεταφέρει τους επιβάτες και τις αποσκευές τους με την ίδια ταχύτητα όπως η FAG.

II. **ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

Α. ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ Η ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ

(54) Στην παρούσα απόφαση περιλαμβάνονται δύο αγορές. Πρώτον, η αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών στην περιοχή της Φρανκφούρτης) στην οποία η FAG προβαίνει σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει. Δεύτερον, η αγορά για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών μέσα στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, στην οποία εμφανίζονται οι επιπτώσεις από την εν λόγω κατάχρηση.

(1) Επιστολή της FAG της 16ης Μαΐου 1997.
(2) NACO 18 Ιουνίου 1997, σ. 50.
(3) NACO 17 Φεβρουαρίου 1995, σ. 44.

Α.1. **Η αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης**

Α.1.1. *Ορισμός της αγοράς*

(55) Η αγορά της σχετικής υπηρεσίας είναι η παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων που επιτρέπουν την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών. Τις εγκαταστάσεις αυτές διαθέτει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ο οποίος εισπράττει σχετικό αντίτιμο.

(56) Η γεωγραφική αγορά αναφοράς είναι ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης.

— Μια αεροπορική εταιρεία η οποία επιθυμεί να παρέχει υπηρεσία απευθείας αεροπορικής μεταφοράς προς ή από μια συγκεκριμένη πόλη ή περιφέρεια, στη συγκεκριμένη περίπτωση την πόλη, της Φρανκφούρτης και την περιβάλλουσα αυτή περιοχή απ' όπου συγκεντρώνονται επιβάτες, δεν έχει τη δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων για να εκτελέσει τη σχετική πτήση. Στην περιοχή κοντά στη Φρανκφούρτη δεν υπάρχουν άλλοι διεθνείς αερολιμένες οι οποίοι να μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατα για την παροχή υπηρεσιών απευθείας αεροπορικής μεταφοράς προς και από τη Φρανκφούρτη και την περιφέρειά της. Οι αερολιμένες, που βρίσκονται σε μεγαλύτερη από μια συγκεκριμένη απόσταση δεν μπορούν, ρεαλιστικά, να θεωρηθούν ότι αποτελούν υποκατάστατα εφόσον πρόκειται για απευθείας αεροπορική σύνδεση. Τούτο συμβαίνει με τους πλησιέστερους στη Φρανκφούρτη διεθνείς αερολιμένες (Άμστερνταμ - Schiphol και Ζυρίχη) που βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 300 km.

— Ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων είναι σημαντικός μόνον εφόσον ο αερολιμένας αποτελεί κόμβο (Hub) δηλαδή σημείο μετεπιβίβασης σε πτήσεις που εκτελούν ανταπόκριση. Η FAG τόνισε τη σημασία του αερολιμένα ως κόμβου, αναφέροντας ότι το [...]% του συνόλου των επιβατών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης είναι διερχόμενοι επιβάτες.

Αναφέρεται σχετικά ότι υφίσταται ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των διαφόρων μεγάλων ευρωπαϊκών αερολιμένων για το σύνολο της κίνησης, δηλαδή κίνηση με ενδιάμεσο σταθμό που χρησιμοποιεί έναν αερολιμένα ως σημείο μετεπιβίβασης.

Πάντως, η κίνηση για τις ανταποκρίσεις δεν λαμβάνεται υπόψη για τη συνολική κίνηση ενός αερολιμένα και το μεγαλύτερό της μέρος θα αποτελεί κίνηση για την οποία ο εν λόγω αερολιμένας θα αποτελεί είτε αφετηρία είτε τέρμα της διαδρομής. Τούτο ισχύει επίσης και για τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, λαμβάνοντας υπόψη ότι — με βάση τα ανωτέρω στοιχεία που παρείχε η FAG — σχεδόν το [...]% των επιβατών του αερολιμένα είναι επιβάτες που βρίσκονται στην αφετηρία ή στο τέρμα του ταξιδιού.

— Πέραν τούτου, όσον αφορά τη μεταπιβιβαζόμενη κίνηση, η Επιτροπή θεωρεί ότι ακόμα και στην περίπτωση που συγκεκριμένος αερολιμένα χρησιμοποιείται ως κόμβος , η δυνατότητα υποκατάστασης περιορίζεται σε μικρό τμήμα της συνολικής κίνησης του εν λόγω αερολιμένα. Μεγαλύτερη δυνατότητα υποκατάστασης έχουν οι μη ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες παρά οι ευρωπαϊκές εταιρείες, διότι οι τελευταίες θα έχουν την τάση να εγκαταστήσουν το κέντρο τους στη χώρα προέλευσής τους. Φαίνεται απίθανο, για παράδειγμα, η Lufthansa να εγκαταστήσει το κέντρο της εκτός Γερμανίας, διότι το δίκτυο του εν λόγω αερομεταφορέα περιλαμβάνει, φυσικά, διάφορες εσωτερικές διαδρομές και δεν φαίνεται να υπάρχει κατάλληλος εναλλακτικός γερμανικός αερολιμένας για να αποτελέσει κέντρο της Lufthansa (τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα).

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι περισσότερο από το 60 % όλων των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης είναι επιβάτες της Lufthansa, η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ της Φρανκφούρτης και άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών αερολιμένων μπορεί να εκτιμηθεί περίπου στο 15 έως 20 % του συνόλου των επιβατών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης.

Α.1.2 *Σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς*

(57) Ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διαπίστωσε στην απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90, «λιμένας της Γένουας» [1], ότι η αγορά της οργάνωσης λιμενικών εργασιών επί συνήθους φορτίου εντός του λιμένα της Γένουας και της εκτελέσεως των εργασιών αυτών μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Στην απόφαση αυτή το Δικαστήριο έλαβε, ιδίως, υπόψη τον όγκο της κίνησης του εν λόγω λιμένα και τη σημασία του σε σχέση προς το σύνολο των δραστηριοτήτων θαλάσσιας εισαγωγής και εξαγωγής στην Ιταλία, το σχετικό κράτος μέλος.

(58) Ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Είναι μεγαλύτερος διεθνής αερολιμένας της Γερμανίας και μέσω αυτού διακινείται ο μεγαλύτερος όγκος κίνησης σε όρους επιβατών, φορτίου ή κινήσεων εμπορικών αεροσκαφών (βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 2).

Α.1.3. *Η δεσπόζουσα θέση*

(59) Με βάση τη σχετική γερμανική νομοθεσία, η FAG διαθέτει το μονοπώλιο της εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Φρανκφούρτης ως εγκατάσταση για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών.

[1] Συλλογή 1991, σ. I-5889.

Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 3ης Οκτωβρίου 1985 στην υπόθεση 311/84, (Telemarketing) ([1]), το άρθρο 86 εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις οι οποίες κατέχουν δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά ακόμα και όταν η θέση αυτή οφείλεται όχι στη δραστηριότητα των ίδιων των επιχειρήσεων αλλά στο γεγονός ότι λόγω νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων στην αγορά αυτή δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός ή μπορεί να υπάρξει μόνο εξαιρετικά περιορισμένος ανταγωνισμός.

A.1.4. *Συμπέρασμα*

(60) Η FAG κατέχει το μονοπώλιο στην αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

Η FAG, στην απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων δέχθηκε ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά για την παροχή αερολιμενικής υποδομής και ότι ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης αποτελεί αφενός μεν την γεωγραφική αγορά αναφοράς αφετέρου δε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

A.2. **Η αγορά για την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης**

A.2.1. *Ορισμός της αγοράς*

(61) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η δεύτερη εξεταζόμενη αγορά είναι η αγορά που αφορά την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών που παρέχει η FAG, δηλαδή η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 20, εκτός από τις υπηρεσίες ανεφοδιασμού με καύσιμα και τροφοδοσίας.

(62) Μολονότι η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών περιλαμβάνει διάφορες δραστηριότητες (βλέπε ανωτέρω), οι δραστηριότητες αυτές δεν σχηματίζουν ένα ομοιογενές σύνολο. Οι σχετικές υπηρεσίες, μολονότι παρέχονται στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών απαιτούν, κατά γενικό κανόνα, συγκεκριμένη τεχνική και λειτουργική τεχνογνωσία και ικανοποιούν διαφορετικές ανάγκες. Κατά συνέπεια, δεν αποκλείεται, κάθε υπηρεσία να πρέπει να θεωρηθεί ως αγορά διαφορετικής υπηρεσίας.

Πάντως το μερίδιο της παρούσας απόφασης περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες που παρέχει η FAG σε αποκλειστική βάση και το γεγονός ότι οι εν λόγω υπηρεσίες θεωρούνται ως ενιαία αγορά δεν επηρεάζει την αξιολόγηση όσον αφορά την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης. Θα αναφέρονται συνολικά ως «εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών».

(63) Η μεγάλη πλειοψηφία των υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών πρέπει να παρέχεται σε κάθε ενδιάμεσο σταθμό ενός αεροσκάφους σε ένα αερολιμένα και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να προσδιοριστεί σε άλλο αερολιμένα. Ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις, για παράδειγμα, στην περίπτωση δύο αλλεπάλληλων πτήσεων μικρού χρονικού διαστήματος ενδέχεται να μην είναι αναγκαία η υπηρεσία παροχής ύδατος ή/και καθαρισμού των χώρων υγιεινής στον αερολιμένα που πραγματοποιείται ο ενδιάμεσος σταθμός. Πάντως, τούτο φαίνεται να αποτελεί πολύ περιορισμένη εξαίρεση και η επιλογή μάλλον θα επηρεάζεται από άλλους παράγοντες όπως, για παράδειγμα, τα ωράρια των πτήσεων της σχετικής αεροπορικής εταιρείας, που επηρεάζονται με τη σειρά τους από τη διαθεσιμότητα του σχετικού χρονικού διαστήματος στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Συνεπάγεται ότι δεν υπάρχει επαρκής δυνατότητα υποκατάστασης όσον αφορά την αγορά της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών και η γεωγραφική αγορά αναφοράς που θα πρέπει να εξεταστεί είναι κατά συνέπεια, ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης.

A.2.2. *Η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ως χωριστή αγορά*

(64) Η FAG υποστήριξε ότι ο ορισμός των δύο διαφορετικών αγορών (βλέπε ανωτέρω) είναι εσφαλμένος. Κατά την άποψή της, η παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών δεν μπορεί να διαχωριστεί από την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, διότι η μία είναι συμπληρωματική της άλλης. Κατά την άποψή της, και οι δύο υπηρεσίες αποτελούν, κατά συνέπεια, ενιαία αγορά.

(65) Από την εξέταση της δυνατότητας υποκατάστασης φαίνεται ότι η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών και η παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών αποτελούν δύο χωριστές (παραπλήσιες) αγορές.

— Όσον αφορά την πλευρά της ζήτησης (δηλαδή τους αερομεταφορείς), δεν υπάρχει πιθανότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο υπηρεσιών και, κατά συνέπεια, ούτε σταυροειδής ελαστικότητα της τιμής ως προς τη ζήτηση. Κατά την άποψή τους, οι υπηρεσίες που αφορούν την παροχή εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών διαφέρουν και δεν είναι εναλλάξιμες με την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

Η άποψη αυτή στηρίζεται επιπλέον και από το γεγονός ότι οι πελάτες του αερολιμένα (οι αεροπορικές εταιρείες) δεν καταβάλουν ένα συνολικό ποσό για το σύνολο των παρεχομένω υπηρεσιών αλλά τιμολογούνται με δύο χωριστά τέλη (τέλη προσγείωσης και τέλη επίγειας εξυπηρέτησης). Επιπλέον, η FAG άρχισε πρόσφατα να εφαρμόζει νέο σύστημα τιμολόγησης, σύμφωνα με το οποίο οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να επιλέξουν τις υπηρεσίες που επιθυμούν να τους παρέχονται και τιμολογούνται ανάλογα.

([1]) Συλλογή 1985, σ. 3261.

Όπως ορθά τόνισε η FAG, ο λόγος για τον οποίο δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης είναι ότι η παροχή εγκαταστάσεων προσγείωσης και απογείωσης και η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών αποτελούν δύο συμπληρωματικές ή βοηθητικές λειτουργίες. Πάντως, ο βαθμός της συμπληρωματικότητάς τους δεν είναι τέτοιος ώστε οι υπηρεσίες αυτές να παρέχονται υποχρεωτικά από τον ίδιο φορέα.

— Όσον αφορά την πλευρά της προσφοράς, φαίνεται ότι οι αγορές για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών είναι σημαντικά διαφορετικές από την άποψη αυτή. Η παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών εμφανίζει συχνά τα χαρακτηριστικά ενός φυσικού μονοπωλίου (λόγω της έλλειψης δυνατότητας υποκατάστασης στην πλευρά της προσφοράς). Αντίθετα, υπάρχει δυνατότητα ανταγωνισμού όσον αφορά την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, εφόσον επιτραπεί η λειτουργία εναλλακτικών φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

Πράγματι, η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ενδέχεται, αλλά δεν είναι απαραίτητο, να παρέχεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ως φορέα που διαθέτει τις εγκαταστάσεις. Μπορεί επίσης να παρέχεται από άλλους, δηλαδή αεροπορικές εταιρείες ή ανεξάρτητους φορείς, όπως συμβαίνει σε διάφορους άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες.

Όσον αφορά το σημείο αυτό, το εγχειρίδιο του «ICAO Airport Economics Manual» (έγγραφο 9562, πρώτη έκδοση 1991, παράρτημα 1) αναφέρει στο κεφάλαιο 2 σημείο 2.11, ότι το αντικείμενο των υπηρεσιών και των τομέων που συνήθως, αποτελούν αρμοδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, περιλαμβάνει: «τις περισσότερες από ή και όλες τις ακόλουθες: περιοχές κίνησης αεροσκαφών, εγκαταστάσεις αεροσταθμού, εγκαταστάσεις φορτίου, περιοχές στάθμευσης αεροσκαφών, εγκαταστάσεις υποστέγων, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων των επικοινωνιών και, ορισμένες φορές, μετεωρολογικές υπηρεσίες». Η παροχή επίγειας εξυπηρέτησης δεν αναφέρεται στον κατάλογο αυτό.

Πάντως, η Επιτροπή δέχεται ότι το αυτόματο σύστημα ταινιόδρομου για τη διαλογή και τη μεταφορά των αποσκευών αποτελεί αποτελεσματικό εργαλείο που επιτρέπει τη βέλτιστη χρήση της υποδομής. Δεν θεωρείται πιθανό ότι οι εναλλακτικοί φορείς θα είναι σε θέση να προσφέρουν αποτελεσματικό εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς των αποσκευών από τον αεροσταθμό στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών και αντιστρόφως. Κατά συνέπεια, δεν απειλείται το μονοπώλιο της FAG στον εν λόγω τομέα.

(66) Η FAG υποστήριξε ότι η συμπληρωματικότητα της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ως προς την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο του ότι δεν υπάρχουν δύο διαφορετικές αγορές και ότι το γεγονός ότι σε άλλους αερολιμένες λειτουργούν ανεξάρτητοι φορείς εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν μπορεί να αποτελέσει αποδεικτικό στοιχείο.

(67) Τα επιχειρήματα FAG απορρίπτονται όσον αφορά και τις δύο πτυχές.

Πράγματι, το Πρωτοδικείο απεφάνθη ήδη σε παρόμοια υπόθεση, με σκεπτικό αντίθετο από αυτό που χρησιμοποιεί η FAG. Πρόκειται για την απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση T-30/89 (HILTI) [1]. Η εν λόγω υπόθεση αφορούσε την αγορά συστημάτων στερέωσης για κτίρια. Ένα από τα ερωτήματα που εξέτασε το Δικαστήριο ήταν το εάν η αγορά των καρφιών είναι διαφορετική από την αγορά των πιστολιών καρφώματος, λαμβάνοντας υπόψη, ιδίως, το γεγονός ότι τα προϊόντα είναι συμπληρωματικά και ότι η παραγωγή των πιστολιών καρφώματος προστατεύεται από διπλώματα ευρεσιτεχνίας.

Το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι «προκειμένου [...] για καρφιά είναι βέβαιο ότι από τη δεκαετία του 60 υπάρχουν ανεξάρτητοι παραγωγοί [...] οι οποίοι κατασκευάζουν καρφιά προοριζόμενα για χρήση σε πιστόλια καρφώματος. Ορισμένοι από τους παραγωγούς αυτούς είναι ειδικευμένοι και παράγουν μόνο καρφιά, ορισμένοι μάλιστα και καρφιά ειδικά για τις συσκευές της HILTI. Το γεγονός αυτό αποτελεί από μόνο του σοβαρή ένδειξη για την ύπαρξη ειδικής αγοράς καρφιών για τα πιστόλια HILTI».

(68) Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η άποψη της FAG στην παρούσα υπόθεση δεν είναι συνεπής με την άποψή της σχετικά με τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες, όπως αυτές περιγράφονται στην ετήσια έκθεση της εταιρείας για το 1995. Σύμφωνα με την τελευταία, τα έσοδα της FAG προέρχονται από τέσσερις τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων: επίγεια εξυπηρέτηση (που αντιστοιχεί στο 37,7 % του συνόλου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων), τέλη αερολιμένα (30,8 %), ενοικίαση και παραχωρήσεις (20,2 %) και λοιπές. Ειδικότερα, αναφέρεται στη σελίδα 30 ότι «η επίγεια εξυπηρέτηση αποτελεί βασικό πυλώνα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της FAG. Αυτές περιλαμβάνουν υπηρεσίες εκτός του χώρου του αεροσταθμού — δηλαδή εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης των αεροσκαφών — και υπηρεσίες αεροσταθμού».

Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι και κατά την άποψη της FAG, η επίγεια εξυπηρέτηση αποτελεί διαφορετική αγορά από την αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών.

A.2.3. *Η δεσπόζουσα θέση*

(69) Η FAG ως μοναδικός φορέας που παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Οι δυνητικοί εναλλακτικοί φορείς εξυπηρέτησης δεν είναι σε θέση να απειλήσουν το μονοπώλιο της FAG εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα εξακολουθεί να αρνείται την προσπέλασή τους στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών όπου μπορούν να παρασχεθούν οι εν λόγω υπηρεσίες.

[1] Συλλογή σ. II-1439, σκέψεις 65 έως 69.

Β. ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ

Β.1. **Περιγραφή της κατάχρησης**

(70) Η FAG κατέχει δεσπόσουσα θέση στην αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών. Η εξηπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών είναι συμπληρωματική ή βοηθητική στο πλαίσιο αυτό και αποτελεί παραπλήσια αλλά διαφορετική αγορά (βλέπε ανωτέρω).

(71) Το Δικαστήριο έκρινε, στην υπόθεση Telemarketing [1], ότι «συνιστά κατάχρηση, υπό την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης, το γεγονός ότι επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά κρατεί για την ίδια ή για επιχείρηση ανήκουσα στον αυτό όμιλο, χωρίς να υπάρχει αντικειμενική ανάγκη, μια βοηθητική δραστηριότητα την οποία θα μπορούσε να ασκήσει τρίτη επιχείρηση στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της σε παραπλήσια αλλά διαφορετική αγορά, με κίνδυνο να εξουδετερωθεί οποιοσδήποτε ανταγωνισμός εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής».

Περαιτέρω, το Δικαστήριο έκρινε με πάγια νομολογία, π.χ. με την απόφασή του της 31ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-18/88 (RTT κατά GB-INNO-BM [2]) και της 17ης Νοεμβρίου 1992 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-271/90, C-281/90 και C-289/90 (Ισπανία και λοιποί κατά Επιτροπής) [3], ότι η επέκταση του μονοπωλίου συγκεκριμένης αγοράς σε παραπλήσια αγορά, χωρίς αντικειμενική δικαιολογία, απαγορεύεται καθ' αυτή από το άρθρο 86 ή από το άρθρο 90 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 86 όταν η επέκταση αυτή είναι αποτέλεσμα κρατικού μέτρου.

(72) Η FAG χρησιμοποίησε την ισχύ της ως αποκλειστικού φορέα παροχής αερολιμενικών εγκαταστάσεων για να μην επιτρέψει σε δυνητικούς ανταγωνιστές (στην αγορά για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών) την προσπέλαση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών. Με τον τρόπο αυτό, η FAG εμπόδισε την είσοδο στην αγορά για την εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαρών δυνητικών φορέων εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών. Τούτο ισχύει τόσο για αεροπορικές εταιρίες όσο και για ανεξάρτητους φορείς. Έτσι, η FAG διαθέτει το μονοπώλιο στην αγορά για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών. Αποφασίζοντας να κρατήσει για τον εαυτόν της την αγορά για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, η FAG επεξέτεινε τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην αγορά για την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών στην παραπλήσια αλλά διαφορετική αγορά της εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών.

Πέραν τούτου, η FAG χρησιμοποίησε την ισχύ της ως αποκλειστικός φορέας παροχής αερολιμενικών εγκαταστάσεων για να μην επιτρέψει σε αεροπορικές εταιρείες την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Έτσι, η FAG υποχρέωσε τους χρήστες των εγκαταστάσεων του αερολιμένα της να προμηθεύονται από αυτήν τις υπηρεσίες στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών που χρειάζονται.

(73) Απουσία αντικειμενικής αιτιολογίας (βλέπε κατωτέρω), η συμπεριφορά αυτή συνιστά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης.

Β.2. **Αιτιολόγηση**

(74) Η FAG επιδιώκει να αιτιολογήσει την επέκταση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει στην εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών με τέσσερα σημαντικά επιχειρήματα: συμφόρηση του αερολιμένα, δικαίωμα κυριότητας, οργανωτικό δικαίωμα και ιστορικό δικαίωμα.

Β.2.1. *Περιορισμοί χώρου και δυναμικότητας*

Β.2.1.1. Το επιχείρημα της FAG

(75) Η FAG υποστήριξε κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ότι η άρνησή της να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και τη λειτουργία ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ήταν αντικειμενικά αιτιολογημένη από τη στενότητα του αερολιμένα: αφενός μεν διότι δεν θα υπήρχε επαρκής χώρος στάθμευσης για τον εξοπλισμό των διαφόρων φορέων εξυπηρέτησης, αφετέρου δε διότι η κυκλοφορία στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών θα ήταν πολύ πυκνή λόγω του ανεπαρκούς οδικού συστήματος, γεγονός που θα είχε επιπτώσεις στην ασφάλεια και στον ελάχιστο χρόνο ανταπόκρισης.

(76) Το επιχείρημα που προβάλλει η FAG δεν είναι βάσιμο. Πρώτον, (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 77 έως 85), διότι οι εκθέσεις των τεχνικών εμπειρογνωμόνων αποδεικνύουν ότι η στενότητα χώρου στη Φρανκφούρτη δεν είναι τέτοια ώστε να καθιστά αδύνατη την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή τη λειτουργία ανεξαρτήτων φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών (με εξαίρεση, πάντως, το αδιέξοδο που δημιουργείται από το ανατολικό τμήμα του αεροσταθμού 1, όπου η παρουσία περισσοτέρων του ενός φορέων εξυπηρέτησης ενδέχεται να προκαλέσει στραγγαλισμό της κυκλοφορίας). Δεύτερον, (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 86 και επ.), διότι ακόμη και εάν υποτεθεί ότι υπάρχουν τα εν λόγω εμπόδια, αυτά δεν θα ήταν ανυπέρβλητα.

Β.2.1.2. Αξιολόγηση από τεχνική άποψη του επιχειρήματος που προβάλλει η FAG

(77) Από τις διάφορες εκθέσεις που υποβλήθηκαν φαίνεται ότι τα επιχειρήματα που προβάλλει η FAG δεν είναι τεκμηριωμένα σε βαθμό ώστε να αιτιολογούν το μονοπώλιο της FAG στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

[1] Συλλογή 1985, σ. 3261.
[2] Συλλογή 1991, σ. I-5941, σκέψη 24.
[3] Συλλογή 1990, σ. I-5833, σκέψη 36.

— Ειδικότερα υπάρχει επαρκής χώρος για τη στάθμευση του εξοπλισμού στον χώρο στάθμευσης αεροσκαρών του αερολιμένα της Φρανκφούρτης ώστε να επιτρέψει τον ανταγωνισμό όσον αφορά την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, και η ασφάλεια και ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης δεν θα επηρεαστούν εάν επιτραπεί ο ανταγωνισμός στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

— Πάντως, το κέντρο του αεροσταθμού 1 παρουσιάζει συμφόρηση και ενδέχεται να παραμείνει ως έχει. Ο ανταγωνισμός στην περιοχή αυτή (ή σε τμήμα της περιοχής αυτής) θα μπορούσε να αποδειχθεί προβληματικός. Πρόσθετοι, φυσικοί περιορισμοί ενδέχεται, επίσης, να περιορίσουν την ευρεία εφαρμογή της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και την εξυπηρέτηση από ανεξάρτητο τρίτο φορέα.

α) Χώρος στάθμευσης του εξοπλισμού

(78) Οι εκτιμήσεις ως προς τη σχέση μεταξύ του διαθέσιμου και του απαιτούμενου χώρου στην περίπτωση που επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι 'ιδίων μέσων ή/και ο ανταγωνισμός στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης εξαρτώνται ιδιαίτερα από τις υποθέσεις των εμπειρογνωμόνων (ιδίως σε όρους κατανομής των πελατών μεταξύ των φορέων εξυπηρέτησης) και από την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκαν οι αξιολογήσεις (λόγω των συνεχών εργασιών στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών) Κατά συνέπεια, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι διάφορες εκθέσεις που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή περιέχουν εκτιμήσεις που διαφέρουν κατά πολύ μεταξύ τους.

Πρακτικά, πάντως, φαίνεται ότι οι διάφορες εκτιμήσεις κυμαίνονται στο ακόλουθο εύρος:

— ο απαιτούμενος χώρος κυμαίνεται (μετά τη διόρθωση λαθών υπολογισμού) 104 000 m^2 [1] έως [. . .] m^2 (με έναν επιπλέον φορέα εξυπηρέτησης) [2] ή [. . .] m^2 (με δύο επιπλέον φορείς εξυπηρέτησης [3],

— ο διαθέσιμος χώρος για τη στάθμευση εξοπλισμού κυμαίνεται (μετά τη διόρθωση λαθών υπολογισμού) από [. . .] m^2 [4] έως 164 000 m^2 [5].

(79) Τούτο σημαίνει ότι, στη χειρότερη περίπτωση (δηλαδή σύμφωνα με τα στοιχεία της NACO), ο υφιστάμενος χώρος θα επιτρέπει τη στάθμευση του 90 % του συνόλου του εξοπλισμού που υπάρχει στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, εφόσον επιτραπεί η λειτουργία ενός επιπλέον φορέα εξυπηρέτησης ([. . .]). Το ποσοστό αυτό επαρκεί απόλυτα, διότι είναι πολύ απίθανο ότι κατά τη διάρκεια της ημέρας θα υπάρχει περίοδος κατά την οποία θα χρησιμοποιείται λιγότερο από το 10 % του εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών ή για τη διακίνηση επιβατών σε έναν αερολιμένα, όπου σύμφωνα με τον φορέα εκμετάλλευσής του, υπάρχει πάντοτε μεγάλη κίνηση.

Επιπλέον, από τις αιτιολογικές σκέψεις 36 έως 46 φαίνεται ότι στην πραγματικότητα ο απαιτούμενος χώρος είναι πολύ λιγότερος και ότι ο διαθέσιμος χώρος είναι μεγαλύτερος απ' ό,τι στη χειρότερη αυτή περίπτωση. Οι εκτιμήσεις της NACO βασίζονται στην υπόθεση ότι ο απαιτούμενος πρόσθετος μεικτός χώρος για έναν ανεξάρτητο φορέα εξυπηρέτησης θα ανέρχεται σε [. . .] m^2 ([. . .]) [6], ενώ ο απαιτούμενος πρόσθετος μεικτός χώρος για τη Delta ήταν περίπου [. . .] m^2 ([. . .]) [7], προτού μειώσει τις πτήσεις της. Αυτή η απόκλιση μεταξύ της επίπτωσης της Delta και αυτής ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης προκαλεί έκπληξη για δύο λόγους. Πρώτον, διότι το μερίδιο αγοράς ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης και αυτό της Delta, κατά την αιχμή, είναι σχεδόν τα ίδια (12,4 % και 13,4 % αντίστοιχα, σύμφωνα με εκτίμηση της NACO) και διότι ο συνολικά απαιτούμενος χώρος συνδέεται με το μερίδιο αγοράς κατά τις ώρες αιχμής. Δεύτερον, διότι ενώ η Delta δεν είχε δραστηριότητα το απόγευμα (οπότε το σύνολο του εξοπλισμού της έπρεπε να ήταν σταθμευμένο κατά τον χρόνο αυτό) ο ανεξάρτητος φορέας εξυπηρέτησης θα λειτουργούσε καθόλη τη διάρκεια της ημέρας (οπότε ένα τμήμα του εξοπλισμού του δεν χρειάζεται να είναι σταθμευμένο). Κατά συνέπεια, ο απαιτούμενος μεικτός χώρος στάθμευσης για τον εν λόγω φορέα εξυπηρέτησης θα είναι, με αμετάβλητους τους άλλους παράγοντες, μικρότερος από αυτόν της Delta.

(80) Η παρούσα τεχνική αξιολόγηση τεκμηριώνεται περαιτέρω από τα ακόλουθα εμπειρικά στοιχεία:

— πρώτον, η παύση της εξυπηρέτησς δι' ιδίων μέσων από τη Delta απελευθερώνει επαρκή χώρο για να επιτρέψει τη λειτουργία ενός τουλάχιστον ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης.

Η Delta Airlines ασκούσε το δικαίωμα εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων που κατείχε μέχρι το μέσο του 1997. Ο εξοπλισμός της Delta επαρκούσε για να εξυπηρετήσει 13 πτήσεις ανά ώρα [σε σύγκριση με τον εξοπλισμό της FAG, που επαρκεί για να εξυπηρετήσει 75 πτήσεις ανά ώρα [8]]. Σε αντίθεση με τον εξοπλισμό της FAG, το σύνολο του εξοπλισμού της Delta ήταν υποχρωμένο να σταθμεύει κατά τη διάρκεια του απογεύματος, όταν η Delta δεν είχε πτήσεις.

Η Delta έχει τώρα παύσει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων. Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να επιτραπεί η λειτουργία ενός ενεξάρτητου φορέα

(1) Εκτίμηση του Cranfield, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 34 και 35 ανωτέρω.
(2) Εκτίμηση της NACO με διόρθωση, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 36 έως 39 ανωτέρω.
(3) Εκτίμηση του Fraunhofer, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 32 και 33 ανωτέρω.
(4) Εκτίμηση της NACO, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 32 και 33 ανωτέρω.
(5) Εκτίμηση του Cranfield με διόρθωση, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 45 και 46 ανωτέρω.
(6) NACO 27 Οκτωβρίου 1995, σ. 32-33.
(7) NACO 14 Μαΐου 1997, σ. 2.
(8) NACO 27 Οκτωβρίου 1995, σ. 15.

εξυπηρέτησης, με βάση τα τρία επόμενα σημεία. Πρώτον, ο χώρος που χρησιμοποιούσε η Delta μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να επιτρέψει τη λειτουργία ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης. Δεύτερον, ο τελευταίος θα χρησιμοποιήσει τον υφιστάμενο χώρο κατά αποδοτικότερο τρόπο (διότι ο ανεξάρτητος φορέας εξυπηρέτησης δεν θα λειτουργεί μόνον από τις 8.00 έως τις 14.00 αλλά ολόκληρη την ημέρα). Τρίτον, η παρουσία αυτού του φορέα εξυπηρέτησης θα μείωνε τη δραστηριότητα της FAG και κατά συνέπεια, θα οδηγούσε σε μείωση του χώρου που απαιτείται για τη στάθμευση του εξοπλισμού της FAG.

Η εκτίμηση αυτή δεν αντικρούεται από το γεγονός ότι ο εξοπλισμός της Delta εξυπηρετούσε μόνο συγκεκριμένα αεροσκάφη και όχι αεροσκάφη ευρείας ατράκτου όπως, για παράδειγμα τα B747,

— δεύτερον, ο περιοριστικός παράγοντας στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης είναι η δυναμικότητα του διαδρόμου και όχι η χωρητικότητα των θέσεων στάθμευσης (πρόβλημα ενδέχεται να αποτελεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης σε εξόδους σε σύγκριση με τον αριθμό των απομακρυσμένων θέσεων στάθμευσης) ([1]). Τούτο υποστηρίζεται, μεταξύ άλλων, από το γεγονός ότι οι απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης δεν χρησιμοποιούνται πλήρως κατά τη διάρκεια της ημέρας, ακόμη και σε ώρες αιχμής (για παράδειγμα, η εξομοίωση σχεδίων πτήσης του Fraunhofer δείχνει ότι οι θέσεις στάθμευσης V167 έως V173 χρησιμοποιούνται λιγότερο από μια φορά την εβδομάδα). Τούτο σημαίνει ότι η κατάργηση ορισμένων θέσων στάθμευσης (που θα προσέθετε χώρους στάθμευσης) δεν θα οδηγήσει σε μείωση της δυναμικότητας του αερολιμένα,

— τρίτον, η υποτιθέμενη έλλειψη χώρου που επικαλείται η FAG μπορεί εύκολα να είχε υπερβληθεί εάν η FAG είχε λάβει υπόψη της την ανάγκη χώρου στάθμευσης του εξοπλισμού εξυπηρέτησης όταν επανασχέδιασε τη διάταξη του αερολιμένα και είχε διαθέσει τμήμα του χώρου που απελευθερώθηκε πρόσφατα (περιοχή Little League, περιοχή αμερικανικής αεροπορίας, κ.λπ.) για χώρους στάθμευσης (βλέπε κατωρέρω),

— τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι όταν εξυπηρετούσαν την περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών η FAG και η Delta, ο αερολιμένας ήταν λειτουργικός και διατηρούσε υψηλά επίπεδα ποιότητας παρά το γεγονός ότι το ισοζύγιο διαθέσιμου και απαιτούμενου χώρου εμφάνιζε έλλειμμα [[. . .] m^2 όπως προκύπτει από την τελευταία έκθεση της NACO ([2])]. Τούτο αποδεικνύει το γεγονός ότι ένα αρνητικό ισοζύγιο δεν σημαίνει υποχρεωτικά ότι δεν μπορούν να επικρατήσουν ορισμένες συνθήκες. Κατά συνέπεια, η «μαθηματική» προσέγγιση που προτείνεται από την FAG για να στηρίξει το επιχείρημά της ότι οι περιορισμοί χώρου αιτιολογούν το μονοπώλιο, δεν είναι οπωσδήποτε και ορθή.

(81) Για το λόγο αυτό φαίνεται ότι το μονοπώλιο της FAG στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν μπορεί να αιτιολογηθεί από την έλλειψη χώρων στάθμευσης του εξοπλισμού.

β) Πυκνότητα κυκλοφορίας

(82) Από τις μελέτες που υπέβαλαν οι εμπειρογνώμονες που όρισε η Επιτροπή προκύπτει το συμπέρασμα ότι:

— εάν επιτραπεί ο ανταγωνισμός στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν θα προκύψει σημαντική αύξηση του επιπέδου κυκλοφορίας,

— η ύπαρξη ενός δεύτερου φορέα εξυπηρέτησης με μικρό μερίδιο αγοράς στο κέντρο του αεροσταθμού 1 ενδέχεται να οδηγήσει σε προβλήματα συμφόρησης,

— η μειωμένη εξάρτηση από απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφορίας.

Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι ούτε η πυκνότητα κυκλοφορίας ούτε το επίπεδο ασφάλειας θα επηρεαστούν σημαντικά εάν επιτραπεί η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή ο ανταγωνισμός στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών στο μεγαλύτερο τμήμα του αερολιμένα.

(83) Η κατάσταση διαφέρει όσον αφορά το κέντρο του αεροσταθμού 1, όπου φαίνεται ότι η παρουσία περισσοτέρων του ενός φορέων εξυπηρέτησης, σε κάθε ένα από τα δύο αδιέξοδα ενδέχεται να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα συμφόρησης. Πάντως, το τελευταίο δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί ως αιτιολόγηση του μονοπωλίου της FAG στο σύνολο του εν λόγω αεροσταθμού αλλά απλώς ως αιτιολόγηση του μονοπωλίου της FAG στην περιοχή μεταξύ της θέσης B42 και της θέσης C15.

Στη Deutsche Lufthansa έχει παραχωρηθεί το δυτικό τμήμα του αεροσταθμού 1 (δηλαδή όλες οι απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης του αεροσταθμού 1, ο διάδρομος A και το δυτικό άκρο του διαδρόμου B) σε σχεδόν αποκλειστική βάση. Σύμφωνα με την προσομοίωση του σχεδίου πτήσης που υπέβαλε η FAG ([3]), το [. . .]% των κινήσεων στην περιοχή αυτή οφείλονται στη Lufthansa και στην Condor, ενώ στις άλλες αεροπορικές εταιρείες αντιστοιχούν μόνο σε [. . .] κινήσεις την εβδομάδα (δηλαδή περίπου μία κίνηση κάθε τρεις ημέρες σε κάθε θέση στάθμευσης της εν λόγω περιοχής). Αντίθετα, οι πτήσεις της Lufthansa εκτός της περιοχής αυτής είναι πολύ περιορισμένες, με εξαίρεση τη θέση στάθμευσης B2 η οποία έχει σχεδόν αποκλειστικά παραχωρηθεί στη Lufthansa.

([1]) Πηγή: Έκθεση Cranfield, Ιούνιος 1997, σ. 15.
([2]) NACO 14 Μαΐου 1997, σ. 2.
([3]) Fraunhofer 27 Ιουνίου 1997, τελευταίο παράρτημα.

Τούτο σημαίνει ότι στην περιοχή αυτή, ούτως ή άλλως, επρόκειτο να λειτουργεί ουσιαστικά μόνον ένας φορέας εξυπηρέτησης (είτε η FAG, είτε ένας ανεξάρτητος φορέας εξυπηρέτησης, είτε η Lufthansa με εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων). Κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν τεχνικά εμπόδια για να εξυπηρετείται η Lufthansa από φορέα εξυπηρέτησης άλλον από αυτόν του ανατολικού τμήματος του αεροσταθμού 1.

γ) Ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (MTC)

(84) Ο ελάχιστοςς χρόνος ανταπόκρισης δεν θα επηρεαστεί εάν επιτραπεί ο ανταγωνισμός στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

Πρώτον, όπως περιγράφεται ανωτέρω, η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν θα επηρεαστεί από τον ανταγωνισμό (και για το λόγο αυτό δεν θα επηρεάσει το χρόνο μεταφοράς των επιβατών και των αποσκευών στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών).

Δεύτερον, όσον αφορά τις αποσκευές, το αυτόματο σύστημα ταινιόδρομου θα εξακολουθήσει να διαδραματίζει κεντρικό ρόλο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης. Οι ανεξάρτητοι φορείς εξυπηρέτησης και οι φορείς που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων θα έχουν πρόσβαση στην εν λόγω κεντρική υποδομή όπως συμβαίνει σε διάφορους άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Η ύπαρξη ανταγωνισμού στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν θα επηρεάσει την αποδοτικότητα του συστήματος ταινιόδρομου, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η φόρτωση και εκφόρτωση του συστήματος θα παραμείνει αρμοδιότητα της FAG.

Τρίτον, ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης καθορίζεται, κατά κύριο λόγο, από το χρόνο που απαιτείται για την κίνηση του επιβάτη από την μία έξοδο μέχρι την άλλη. Ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης επιτυγχάνεται εύκολα όταν ο επιβάτης μετεπιβιβάζεται στον ίδιο αεροσταθμό αλλά δύσκολα επιτυγχάνεται όταν ο επιβάτης φθάνει σε απομακρυσμένη θέση στάθμευσης και είναι υποχρεωμένος να αλλάξει αεροσταθμό. Τούτο, σαφώς, δεν εξαρτάται από τον αριθμό των φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

δ) Εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων

(85) Η εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις όσον αφορά τον απαιτούμενο χώρο. Τούτο ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση που οι πτήσεις των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων δεν είναι κατανεμημένες κατά τη διάρκεια της ημέρας. Για το λόγο αυτό, η FAG μπορεί να περιορίσει το δικαίωμα εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων εφόσον αποδειχθεί ότι η εν λόγω εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων θα καταστήσει αδύνατη τη λειτουργία ενός ανεξάρτητου φορέα εξυπηρέτησης. Τούτο δεν σημαίνει ότι η FAG διαθέτει αιτιολογία ώστε να απαγορεύσει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων σε μεγάλη έκταση, αλλά ότι κάθε περίπτωση θα πρέπει να αξιολογείται μεμονωμένα.

B.2.1.3. Νομική εκτίμηση του επιχειρήματος που προβάλλει η FAG

(86) Πέραν του ότι δεν βασίζεται σε πραγματικά περιστατικά, το επιχείρημα που προβάλλει η FAG για να αιτιολογήσει το μονοπώλιό της (δηλαδή το ότι δεν επιτρέπει τον ανταγωνισμό στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών λόγω έλλειψης χώρου) δεν είναι τέτοιο ώστε να αποτελέσει αντικειμενική αιτιολόγηση κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου, διότι υπάρχουν λύσεις που επιτρέπουν να υπερβληθεί η πιθανή έλλειψη χώρου.

(87) Η FAG υποστήριξε ότι η άρνησή της να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και τη λειτουργία ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών αιτιολογείται από τη στενότητα του αερολιμένα.

Πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, καθ' ομολογία της ίδιας της FAG, ο περιορισμός αυτός (εάν υποτεθεί ότι υφίσταται πραγματικά) δεν είναι ανυπέρβλητος. Μετά την κοινοποίηση των αιτιάσεων κατά το 1994, η FAG, που πληροφορήθηκε ότι το μονοπώλιό της ενδέχεται να αποτελεί παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης, θα έπρεπε να είχε λάβει τα κατάλληλα μέτρα για να επιλύσει τα προβλήματα που συνδέονται με τη στενότητα του αερολιμένα. Για παράδειγμα:

— η FAG μπορούσε να είχε προχωρήσει στην αναδιάταξη της υφιστάμενης υποδομής. Αυτή η εναλλακτική λύση προτάθηκε από την ίδια την FAG στην απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων [1], αλλά δεν εφαρμόστηκε από την FAG, κυρίως λόγω του κόστους των απαιτουμένων επενδύσεων (35 έως 70 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα), που θα μετακυλίοντο στους χρήστες του αερολιμένα. Αντίθετα, η FAG δήλωσε [2] ότι ο αερολιμένας είχε σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με την προοπτική του μονοπωλίου της FAG και συνέχισε με αυτήν την προοπτική κατά τη διάρκεια των αλλεπάλληλων αναδιατάξεων,

— η FAG θα μπορούσε να προχωρήσει στην κατάργηση ενός μικρού αριθμού θέσεων στάθμευσης (2, 3 και 4) ώστε να αποκτήσει τον απαιτούμενο χώρο. Δεν επελέγη αυτή η εναλλακτική λύση διότι, σύμφωνα με την FAG, η κατάργηση αυτή θα οδηγούσε στην απώλεια [...] χρονικών διαστημάτων εις βάρος των χρηστών του αερολιμένα,

— πρόσφατα, η FAG μπορούσε να αποφύγει τη μείωση του διαθέσιμου χώρου κατά περισσότερο από [...] m^2 (κατά την περίοδο 1995-1997) ύστερα από την κατασκευή των έργων για την αναδιευθέτηση του αερολιμένα και περισσότερο από [...] m^2 για τη δημιουργία ζώνης απόσβεσης για τα φορτία, ύστερα από τη μετακίνηση αυτών των δραστηριοτήτων προς τα νότια.

[1] Υπόθεση IV/34.801, απάντηση της FAG στις αιτιάσεις της Επιτροπής, σ. 44.

[2] Υπόθεση IV/34.801, απάντηση της FAG στις αιτιάσεις της Επιτροπής, σ. 21.

Επίσης, η FAG θα μπορούσε να διαθέσει για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, τμήμα της έκτασης της περιοχής Little League που απελευθερώθηκε πρόσφατα, αντί να την διαθέσει στο ταχυδρομείο της αεροπορίας των ΗΠΑ. Επίσης η FAG θα μπορούσε να διαθέσει για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, τμήμα της ζώνης που κατείχε εντός της ζώνης φορτίου αντί να τη διαθέσει στη Lufthansa (ενώ το υπόλοιπο των δραστηριοτήτων σχετικά με τα φορτία εγκαταστάθηκε στις εκτάσεις προς νότο που απελευθερώθηκαν από την USAF).

(88) Συνεπώς, η απόφαση της FAG να μην επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και την λειτουργία ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης δεν προκύπτει από μια επιτακτική ανάγκη αλλά ύστερα από επιλογή της FAG η οποία δεν έλαβε τα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν να ξεπερασθούν οι περιορισμοί που συνδέονται με τη στενότητα του αερολιμένα.

B.2.2. *Δικαίωμα κυριότητας*

(89) Η απόφαση της FAG να μην επελευθερώσει την αγορά για την παροχή υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν αιτιολογείται με βάση τον συλλογισμό ότι αποτελεί τον ιδιοκτήτη του αερολιμένα και ότι, κατά συνέπεια, έχει το δικαίωμα να καθορίζει τη χρήση της κυριότητάς της.

(90) Το Δικαστήριο δέχτηκε με την απόφασή του, της 13ης Δεκεμβρίου 1979 στην υπόθεση 44/79, (Hauer κατά Rheinland-Pfalz) [1], την ύπαρξη θεμελιώδους δικαιώματος κυριότητας και στο κοινοτικό πλαίσιο. Πάντως, το Δικαστήριο διακήρυξε ότι εξασφαλίζεται στην κοινοτική έννομη τάξη σύμφωνα με τις κοινές αντιλήψεις στα συντάγματα των κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έκρινε ότι στα συντάγματα όλων των κρατών μελών αναγνωρίζεται ότι η άσκηση του δικαιώματος της ιδιοκτησίας μπορεί να περιορίζεται από το γενικό συμφέρον και στο βαθμό που είναι αναγκαίος προς τούτο.

Οι κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης ΕΚ μπορεί, κατά συνέπεια, να θεωρηθούν ότι αποτελούν περιορισμούς του δικαιώματος της ιδιοκτησίας που αντιστοιχούν σε στόχους γενικού συμφέροντος που επιδιώκει η Κοινότητα.

(91) Στην προκείμενη περίπτωση, κάθε δυνητικός ανεξάρτητος φορέας εκμετάλλευσης είναι αναγκασμένος να προσβάλλει (έναντι αποζημίωσης) το δικαίωμα της ιδιοκτησίας της FAG λόγω απουσίας εναλλακτικών λύσεων. Πράγματι, οι υπηρεσίες στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν μπορούν να παρασχεθούν παρά μόνο στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, δεδομένου ότι δεν προβλέπεται τα αεροσκάφη να απομακρυνθούν από την περιοχή του αεροδρομίου προκειμένου να τους παρασχεθούν αυτές οι υπηρεσίες. Κατά συνέπεια, ο περιορισμός του δικαιώματος της ιδιοκτησίας της FAG δεν θα είναι ούτε δυσανάλογος ούτε υπερβολικός αλλά θα αποτελεί συνέπεια της απουσίας εναλλακτικών λύσεων.

(92) Η εφαρμογή του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ δεν θα αποτελεί υπερβολική και απαράδεκτη επέμβαση στα δικαιώματα της FAG ως ιδιοκτήτου του αερολιμένα της Φρανκφούρτης, ώστε να παραβιάζεται η ίδια η ουσία του δικαιώματος της ιδιοκτησίας: η επιβολή υποχρέωσης στην FAG να απελευθερώσει την αγορά για την παροχή υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν της αφαιρεί την ιδιοκτησία αλλά περιορίζει την άσκηση των δικαιωμάτων της έτσι ώστε να είναι συμβιβάσιμα με τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης ΕΚ. Θα πρέπει να σημειωθεί ιδίως ότι η εφαρμογή του άρθρου 86 δεν θα εμπόδιζε την FAG από το να συνεχίσει να προσφέρει εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών σε ανταγωνισμό με άλλους φορείς παροχής των εν λόγω υπηρεσιών. Μπορεί να συνεχίσει να εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες που προκύπτουν από το γεγονός ότι είναι ο ιδιοκτήτης του αερολιμένα. Μπορεί επίσης να ζητήσει από τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης να καταβάλλουν κατάλληλο τίμημα για τη χρήση των εγκαταστάσεων που παρέχει με τη μορφή ενοικίων, εφόσον τα ποσά αυτά βρίσκονται εντός των ορίων που επιβάλλονται από τους κανόνες ανταγωνισμού.

B.2.3. *Οργανωτικό δικαίωμα*

(93) Η απόφαση της FAG να μην ελευθερώσει την αγορά για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν αιτιολογείται από το γεγονός ότι είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα και, κατά συνέπεια, έχει το δικαίωμα να καθορίζει τον τρόπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων που ασκούνται εντός της περιοχής του αερολιμένα. Ο φορέας του αερολιμένα πρέπει να ασκεί τα οργανωτικά του δικαιώματα σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού.

(94) Η FAG υποστήριξε ότι η απόφασή της να μην απελευθερώσει την αγορά της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών βασίζεται στο οργανωτικό της δικαίωμα ως επιχείρηση και στην υποχρέωσή της σύμφωνα με το άρθρο 45 του LuftVZO να μεριμνά για τη σωστή και ασφαλή λειτουργία τον αερολιμένα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 4). Σύμφωνα με την FAG, η υποχρέωση αυτή μετατρέπει τα οργανωτικά της δικαιώματα σε καθήκον να οργανώσει τον αερολιμένα κατά βέλτιστο τρόπο. Τούτο περιλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίζει την αποδοτική οργάνωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

Στο πλαίσιο αυτό, η FAG υποστήριξε ότι η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών αποτελείται από υπηρεσίες για τις οποίες θα πρέπει να υπάρξει κανονιστική ρύθμιση, οργάνωση και έλεγχος από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Τούτο δε σημαίνει ότι η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών πρέπει να παρέχεται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Αρκεί να τονιστεί ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι σε θέση να διαμορφώσει και να επιβάλει τους κανόνες με τους οποίους θα είναι υποχρεωμένος να συμμορφωθεί κάθε φορέας παροχής υπηρεσιών και, εν πάση περιπτώσει, ότι μόλις η οδηγία 96/67/ΕΚ τεθεί σε ισχύ, οι εν λόγω κανόνες θα θεσπιστούν από το αρμόδιο κράτος μέλος.

[1] Συλλογή 1979, σ. 3727, σκέψεις 17 και επ.

(95) Η FAG υποστήριξε επίσης ότι επειδή η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών αποτελεί συμπληρωματική δραστηριότητα στην παροχή υποδομής για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών και, κατά συνέπεια, επηρεάζει τη συνολική ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει ο αερολιμένας, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα έχει την υποχρέωση να ελέγχει τις δραστηριότητες αυτές. Και πάλι, τούτο δεν σημαίνει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα μπορεί να διατηρήσει για τον εαυτό του τις δραστηριότητες αυτές, διότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα έχει τα μέσα να επιβάλει στους ανταγωνιστές τους κανόνες που αυτοί θα είναι υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν.

(96) Τέλος, η FAG υποστήριξε ότι το μονοπώλιό της στην εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών εξυπηρετεί τα συμφέροντα των πελατών του αερολιμένα, διότι η FAG παρέχει τις υπηρεσίες της χωρίς να πραγματοποιεί διακρίσεις. Το σημείο αυτό είναι άσχετο διότι, ανεξάρτητα από τις επικαλούμενες προτιμήσεις των δυνητικών ανταγωνιστών, είναι σαφές ότι η απελευθέρωση του ανταγωνισμού στην αγορά εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν θα εμποδίσει την FAG από το να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες της χωρίς διακρίσεις.

B.2.4. *Ιστορικά δικαιώματα*

(97) Η FAG υποστήριξε επίσης ότι το μονοπώλιό της στην εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν είναι αποτέλεσμα της επέκτασης της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει αλλά ιστορική εξέλιξη.

Πράγματι, η FAG τονίζει το γεγονός ότι η παρουσία της ως αποκλειστικός φορέας παροχής επίγειας εξυπηρέτησης δεν αποτελεί διαφοροποίηση της δραστηριότητάς της αλλά ότι η FAG παρέχει αυτό το είδος υπηρεσιών από τα πρώτα χρόνια μετά τον πόλεμο. Την εποχή εκείνη, ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης μόλις είχε ανακατασκευαστεί και όπως συνέβαινε με όλους τους γερμανικούς αερολιμένες, η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών παρεχόταν μόνον από τον φορέα του αεροδρομίου, ελλείψει εναλλακτικών υποψηφίων. Σύμφωνα με την FAG, το ζήτημα της πρόσβασης δυνητικών ανταγωνιστών στην αγορά υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών δεν θα υπήρχε παρά μόνον εάν διαφαινόταν ότι η εν λόγω διαφορά παρουσιάζει ενδιαφέρουσες οικονομικές ευκαιρίες που δεν ενέχουν κινδύνους.

(98) Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να αιτιολογήσει την απόφαση της FAG να κρατήσει η ίδια για τον ευατό της την αγορά της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθευσης αεροσκαφών.

Πράγματι, απουσία εναλλακτικών φορέων εξυπηρέτησης, το μονοπώλιο της FAG στην αγορά της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ήταν προϊόν των συνθηκών της αγοράς και κατά συνέπεια δεν ήταν παράνομο. Πάντως, διεπράχθη παράβαση του άρθρου 86 κατά την έννοια της απόφασης «Telemarketing» ([1]), εφόσον διατηρήθηκε το μονοπώλιο της FAG με την άρνησή της να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή την λειτουργία ανεξαρτήτων φορέων εξυπηρέτησης. Στην περίπτωση αυτή, το μονοπώλιο της FAG δεν αποτελεί πλέον αποτέλεσμα των συνθηκών της αγοράς αλλά προκύπτει από την απόφαση της FAG (φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα που κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά για την παροχή αερολιμενικής υποδομής για την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών) να κρατήσει για τον εαυτό της την παραπλήσια αγορά της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

Δεν μπορεί να γίνει επίκληση του γεγονότος ότι η FAG, αντίθετα από ότι η CLT στην υπόθεση Telemarketing, κατείχε ήδη προτού καν διαπράξει την παράβαση, δεσπόζουσα θέση στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης, για να αρνηθεί η FAG τον καταχρηστικό χαρακτήρα της απόφασής της να διατηρήσει για τον εαυτό της τη σχετική αγορά αρνούμενη την πρόσβαση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών σε δυνητικούς ανταγωνιστές. Ο επιδιωκόμενος στόχος δεν θα ήταν η επέκταση της δεσπόζουσας θέσης αλλά η προστασία της δεσπόζουσας θέσης με καταχρηστικά μέσα.

B.3. **'Αρθρο 90 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ**

(99) Η FAG υποστήριξε στην απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων στις 10 Μαΐου 1994, ότι της έχει ανατεθεί υπό την ιδιότητά της ως φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Φρανκφούρτης, η διαχείριση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 90 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η FAG υποστήριξε στη συνέχεια, ότι τα έσοδα τα προερχόμενα από τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης είναι αναγκαία για την οικονομική ισορροπία της επιχείρησης και κατά συνέπεια αναγκαία για τη διατήρηση της παροχής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η εξαίρεση αυτή επετράπη από το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Μαΐου 1993 στην υπόθεση C-320/91 (Corbeau) ([2]), και της 27ης Απριλίου 1994 στην υπόθεση C-393/92 (Almelo) ([3]).

(100) Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 90 παράγραφος 2 της συνθήκης, το Δικαστήριο απεφάνθη στην απόφαση της 21ης Μαΐου 1974 στην υπόθεση 127/73 (BRT κατά SABAM) ([4]) ότι «προκειμένου περί διατάξεως η οποία επιτρέπει, υπό ορισμένες περιστάσεις, παρέκκλιση από τους κανόνες της συνθήκης, ο ορισμός των επιχειρήσεων που μπορούν να την επικαλεστούν πρέπει να ερμηνεύεται στενά» και ότι «στην περίπτωση που ιδιωτικές επιχειρήσεις μπορούν να υπαχθούν σ' αυτή τη διάταξη, πρέπει εν τούτοις να είναι επιφορτισμένες δια πράξεως της δημόσιας εξουσίας, με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος» και ότι «αυτό δεν μπορεί να συμβαίνει με μια επιχείρηση στην οποία το κράτος δεν ανέθεσε καμία αποστολή και η οποία διαχειρίζεται ιδιωτικά συμφέροντα».

([1]) Συλλογή 1985, σ. 3261.
([2]) Συλλογή 1993, σ. I-2533.
([3]) Συλλογή 1994, σ. I-1477.
([4]) Συλλογή 1974, σ. 313, σκέψεις 19, 20 και 23.

Επιπλέον, το Δικαστήριο αποφάσισε επίσης ότι «η εφαρμογή του άρθρου 90 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους το οποίο έχει αναθέσει σε μια επιχείρηση τη διαχείριση μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Πράγματι, το άρθρο 90 παράγραφος 3 αναθέτει στην Επιτροπή υπό τον έλεγχο του Δικαστηρίου το έργο της σχετικής επιτήρησης» [1].

Υπό το φως των ανωτέρω συλλογισμών, τα επιχειρήματα της FAG δεν κρίνονται βάσιμα.

(101) Οι γερμανικές αρχές δεν ανέθεσαν στην FAG ούτε το μονοπώλιο της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ούτε υπηρεσία γενικού συμφέροντος όσον αφορά την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Αντίθετα, ο κανονισμός Flughafenbenutzungosrdnung προβλέπει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες μπορούν να παρασχεθούν από άλλους φορείς εκτός από τον φορέα του αερολιμένα.

Όσον αφορά την αγορά παροχής αερολιμενικών εγκαταστάσεων για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών, φαίνεται από το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του αερολιμένα της Φρανκφούρτης, ότι οι γερμανικές αρχές οι οποίες επέτρεψαν στην FAG να κατασκευάσει και να διαχειρίζεται τον αερολιμένα δεν της επέβαλαν υποχρέωση να παρέχει δημόσια υπηρεσία που θα επέτρεπε την επίκληση των εξαιρέσεων του άρθρου 90 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Η FAG δεν δύναται κατά συνέπεια να επωφεληθεί από κρατικά μέτρα για να αιτιολογήσει το μονοπώλιό της και ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού για την εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών δεν προέρχεται από το κράτος μέλος αλλά από την αυτόνομη απόφαση της FAG.

(102) Εν πάση περιπτώσει, το Δικαστήριο, στην απόφασή του για την υπόθεση Corbeau [2] υπέδειξε ότι «ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού δεν δικαιολογείται, ωστόσο, άπαξ και πρόκειται για ειδικές υπηρεσίες, δυνάμενες να διαχωριστούν από την υπηρεσία γενικού συμφέροντος, οι οποίες καλύπτουν ειδικές ανάγκες [...] και προϋποθέτουν ορισμένες πρόσθετες παροχές [...] και καθόσον οι υπηρεσίες αυτές, λόγω της φύσεώς τους και των συνθηκών υπό τις οποίες παρέχονται [...] δεν ανατρέπουν την οικονομική ισορροπία της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος την οποία παρέχει ο φορέας του αποκλειστικού δικαιώματος».

Στην προκειμένη περίπτωση, η εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών αποτελεί ειδική υπηρεσία, δυνάμενη να διαχωριστεί σαφώς από την υπηρεσία παροχής αερολιμενικής υποδομής για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών.

Εξάλλου, δεν απεδείχθη ότι η απελευθέρωση της αγοράς για την εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών θα απειλήσει την οικονομική ισορροπία της FAG. Όχι μόνον η FAG δεν απέδειξε ότι θα υποστεί οπωσδήποτε οικονομικές ζημίες εάν επιτραπεί ο ανταγωνισμός στην εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, ούτε ότι οι ζημίες αυτές συνδέονται με την απώλεια του μονοπωλίου εκ μέρους της FAG. Αντίθετα, φαίνεται επιπλέον, ότι άλλοι αερολιμένες διατηρούν την οικονομική τους ισορροπία παρά την παρουσία ανταγωνισμού στην εξυπηρέτηση της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών.

Άλλωστε, το επιχείρημα της αντιστάθμισης που προβάλλει η FAG, δηλαδή την κάλυψη των ζημιών στον τομέα παροχής υποδομής για την προσγείωση και την απογείωση από τα κέρδη στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης δεν είναι αποδεκτό στο πλαίσιο αυτό.

Β.4. **Οι συνέπειες της οδηγίας 96/67/ΕΚ**

(103) Η FAG υποστήριξε ότι η άρνησή της να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και τη λειτουργία ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών είναι αιτιολογημένη ύστερα από τη θέσπιση της οδηγίας 96/67/ΕΚ και την απόφαση της Γερμανίας, της 29 Σεπτεμβρίου 1997, να την εξαιρέσει από την υποχρέωση ελευθέρωσης που προκύπτει από την οδηγία.

Το επιχείρημα αυτό απορρίπτεται.

(104) Πρώτον, η απόφαση της Γερμανίας της 29ης Σεπτεμβρίου 1997 δεν θα παράγει, εν πάση περιπτώσει, αποτελέσματα πριν από την 20ή Ιανουαρίου 1998 (τρεις μήνες μετά την παραλαβή της επιστολής του κράτους μέλους από την Επιτροπή). Επιπλέον, η εν λόγω απόφαση θα παράγει αποτελέσματα, μόνον εάν η Επιτροπή δεν διαφωνήσει κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 5 της εν λόγω οδηγίας όπως σαφώς ανέφερε η Γερμανία στην κοινοποίησή της προς την Επιτροπή [3].

Σχετικά αναφέρεται ότι η Επιτροπή έλαβε, την ίδια ημερομηνία, απόφαση κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 5 της οδηγίας 96/67/ΕΚ, με την οποία ζήτησε από τη Γερμανία να τροποποιήσει ουσιωδώς το πεδίο της απόφασής της να εξαιρέσει την FAG. Πρακτικά, το πεδία της απόφασης του γερμανικού κράτους, της 29ης Σεπτεμβρίου 1997, θα περιορίζεται (όσον αφορά την εξέταση του θέματος στα πλαίσια της παρούσας απόφασης) στο να διατηρήσει για την FAG, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000, την αγορά της παροχής υπηρεσιών στο ανατολικό αδιέξοδο του αεροσταθμού 1.

[1] Συλλογή 1985, σ. 873, σκέψη 30.
[2] Συλλογή 1993, σ. I-2533, (σκέψη 19).

[3] «Λόγω των σχετικών νομικών συνεπειών, η απόφαση εξαίρεσης όσον αφορά τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, θα έχει αποτελέσματα μόνον εφόσον συμφωνήσει η Επιτροπή», κοινοποίηση της κυβέρνησης της Ομοσπονδίας Δημοκρατίας της Γερμανίας προς την Επιτροπή, της 29ης Σεπτεμβρίου 1997.

(105) Δεύτερον, η οδηγία 96/67/ΕΚ δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης όπως αυτό υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 28 της ίδιας της οδηγίας που αναφέρει ότι «δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης και ιδίως ότι η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να μεριμνά για την τήρηση των κανόνων αυτών ασκώντας, εφόσον χρειάζεται, όλες τις αρμοδιότητες του άρθρου 90 της συνθήκης».

Γ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

(106) Η εξυπηρέτηση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών προσφέρεται σε αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν ενδοκοινοτικές πτήσεις. Το κόστος της εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ενδέχεται να επηρεάσει το κόστος των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και να προκαλέσει αλλαγές στα επίπεδα και στην κατεύθυνση της ροής της κυκλοφορίας στην Κοινότητα.

Για το λόγο αυτό, η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης από την FAG ενδέχεται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

(107) Η FAG υποστήριξε ότι το γεγονός ότι η FAG κρατεί για τον εαυτό της τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, θα επηρεάσει μόνο το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών στο βαθμό που οι τιμές που χρεώνει η FAG για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών είναι πολύ υψηλές. Το επιχείρημα αυτό δεν είναι αποδεκτό, διότι η επίπτωση στο διακρατικό εμπόριο δεν εξαρτάται από το εάν οι τιμές των σχετικών υπηρεσιών είναι πολύ υψηλές,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Flughafen Frankfurt/Main AG, (FAG) εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει κατά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ αρνούμενη, χωρίς αντικειμενική αιτιολογία την πρόσβαση δυνητικών ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών και στους χρήστες του αεροδρομίου το δικαίωμα εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων, διατηρώντας έτσι για τον εαυτό της την αγορά για την παροχή υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Αυτή η διαπίστωση δεν ισχύει για το ανατολικό τμήμα του διαδρόμου Β από τη θέση Β2 έως τη θέση Β42 για το διάδρομο C μέχρι τη θέση C15, όπου το μονοπώλιο της FAG μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά.

Άρθρο 2

Η FAG υποχρεούται να παύσει την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1.

Προς τούτο, η FAG υποβάλει στην Επιτροπή εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, ακριβές σχέδιο για την αναδιοργάνωση της αγοράς για την παροχή υπηρεσιών στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Φρανγκφούρτης, έτσι ώστε να επιτρέψει την πρόσβαση στην αγορά σε αερομεταφορείς και σε ανεξάρτητους φορείς εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην

Flughafen Frankfurt/Main AG
Flughafen Frankfurt/Main
D-60547 Frankfurt am Main.

Βρυξέλλες, 14 Ιανουαρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής