

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/152 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 1ης Οκτωβρίου 2014****σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.27339 (12/C) (πρώην 11/NN) την οποία χορήγησε η Γερμανία στον αερολιμένα Zweibrücken και στις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα***[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 5063]***(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την/τις εν λόγω διάταξη/διατάξεις ⁽²⁾ και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με κοινοβουλευτική ερώτηση που υποβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2008, η βουλευτής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Hiltrud Breyer έδωσε το ζήτημα της δημόσιας χρηματοδότησης του αερολιμένα Zweibrücken ⁽³⁾. Ισχυρίστηκε ότι κατά το διάστημα 2005-2006, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (εφεξής «ομόσπονδο κράτος») χρηματοδότησε την Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken (εφεξής «FGAZ») με το ποσό των 2,4 εκατ. ευρώ, το οποίο η FGAZ χρησιμοποίησε με τη σειρά της για να χρηματοδοτήσει την πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της, Flughafen Zweibrücken GmbH (εφεξής «FZG»). Ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι, κατά το ίδιο διάστημα, το ομόσπονδο κράτος κάλυψε εξ ολοκλήρου τις κατασκευαστικές εργασίες στον αερολιμένα αξίας 6,96 εκατ. ευρώ.
- (2) Στην κοινοβουλευτική ερώτηση απάντησε ο επίτροπος Tajani στις 6 Ιανουαρίου 2009. Επιπλέον, έχει καταχωριστεί ως καταγγελία με αριθμό πρωτοκόλλου CP 5/2009. Στις 22 Ιανουαρίου 2009, στις 24 Σεπτεμβρίου 2010 και στις 15 Μαρτίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία, οι οποίες παρασχέθηκαν με επιστολές της 23ης Μαρτίου 2009, της 27ης Ιανουαρίου 2011 και της 19ης Μαΐου 2011.
- (3) Στις 8 Απριλίου 2008 η Επιτροπή ζήτησε επίσης συμπληρωματικές πληροφορίες από την αεροπορική εταιρεία Ryanair, η οποία τις παρέσχε στις 15 Ιουλίου 2011. Στις 18 Αυγούστου 2011 διαβιβάστηκε στη Γερμανία μετάφραση στη γερμανική γλώσσα των πληροφοριών που υπέβαλε η Ryanair και στις 26 Σεπτεμβρίου 2011 η Γερμανία δήλωσε ότι δεν προτίθετο να υποβάλει παρατηρήσεις επί των πληροφοριών αυτών.
- (4) Με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης διαδικασία (εφεξής «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Zweibrücken και τα κίνητρα υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα.
- (5) Με επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 4 Μαΐου 2012 και ανταποκρίθηκε στο αίτημα της Επιτροπής για συμπληρωματικές πληροφορίες στις 16 Απριλίου 2012.
- (6) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εικαζόμενη ενίσχυση.

⁽¹⁾ Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ αντικαταστάθηκαν, αντιστοίχως, από τα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»). Οι δύο σειρές άρθρων είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται, κατά περίπτωση, ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88 αντιστοίχως της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ επέφερε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση» και του όρου «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

⁽²⁾ ΕΕ C 216 της 21.7.2012, σ. 56.

⁽³⁾ Γραπτή ερώτηση E-6470/08 της 2ας Δεκεμβρίου 2008, υποβληθείσα από την Hiltrud Breyer (Verts/ALE) προς την Επιτροπή σχετικά με επιδότηση του αερολιμένα Zweibrücken από τη Ρηνανία-Παλατινάτο.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 216 της 21.7.2012, σ. 56.

- (7) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις τεσσάρων ενδιαφερόμενων μερών και ειδικότερα των Ryanair, Airport Marketing Services (εφεξής «AMS»), Germanwings και TUIFly. Στη συνέχεια τις διαβίβασε στη Γερμανία, στην οποία δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσει εντός προθεσμίας ενός μηνός· η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2012.
- (8) Επιπλέον, η Επιτροπή έλαβε συμπληρωματικές παρατηρήσεις από τη Ryanair στις 20 Δεκεμβρίου 2013, στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014. Τα σχετικά έγγραφα διαβιβάστηκαν στη Γερμανία, η οποία δήλωσε ότι δεν επιθυμεί να τα σχολιάσει.
- (9) Με επιστολές της 6ης Νοεμβρίου 2013, της 14ης Μαρτίου 2014 και της 2ας Απριλίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες. Η Γερμανία ανταποκρίθηκε στα αιτήματα της Επιτροπής για συμπληρωματικές πληροφορίες στις 16 Δεκεμβρίου 2013, στις 15 Ιανουαρίου 2014, στις 5 Απριλίου 2014, στις 15 Απριλίου 2014, στις 24 Απριλίου 2014, στις 11 Ιουνίου 2014 και στις 27 Ιουνίου 2014.
- (10) Με επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την έκδοση, στις 20 Φεβρουαρίου 2014, των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές⁽⁵⁾ και για το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμοστούν στην επίμαχη υπόθεση από την ημερομηνία της δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, έδωσε δε στη Γερμανία την ευκαιρία να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους εντός 20 εργάσιμων ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (11) Με επιστολές της 24ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη για την έκδοση, στις 20 Φεβρουαρίου 2014, των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και για το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμοστούν στην επίμαχη υπόθεση από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, έδωσε δε στα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη την ευκαιρία να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους εντός 20 εργάσιμων ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (12) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Απριλίου 2014. Αντικατέστησαν τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές⁽⁶⁾ καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές⁽⁷⁾.
- (13) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην εξεταζόμενη υπόθεση εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής τους⁽⁸⁾.
- (14) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Γερμανίας σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 στις 8 Μαΐου 2014. Η Γερμανία συμφώνησε με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην παρούσα υπόθεση. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη.
- (15) Με επιστολή της 17ης Ιουλίου 2014, η Γερμανία συμφώνησε να παραιτηθεί κατ' εξαίρεση από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της Συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958⁽⁹⁾ και να αποδεχθεί την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 297 της Συνθήκης στην αγγλική γλώσσα.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWEIBRÜCKEN

- (16) Ο αερολιμένας Zweibrücken ήταν στρατιωτικός αερολιμένας έως το 1991, οπότε εγκαταλείφθηκε από τον στρατό των ΗΠΑ. Από το 1992 έως το 1999 στον αερολιμένα υλοποιήθηκε έργο μετατροπής, το οποίο συγχρηματοδοτήθηκε από την Ένωση⁽¹⁰⁾. Η χρηματοδότηση της Ένωσης χρησιμοποιήθηκε για να καταστεί ο αερολιμένας διαθέσιμος για την πολιτική αεροπορία και τα απαραίτητα έργα περιελάμβαναν την απομάκρυνση εμποδίων, τον εκσυγχρονισμό και την εγκατάσταση πύργου και την αποστράγγιση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης. Οι ιδιώτες επενδυτές του έργου προέβλεπαν επίσης τη μεταγενέστερη δημιουργία επιχειρηματικού πάρκου, πάρκου πολυμέσων και εγκαταστάσεων αναψυχής.

⁽⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (EE C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

⁽⁶⁾ Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (EE C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

⁽⁷⁾ Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

⁽⁸⁾ EE C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

⁽⁹⁾ Κανονισμός αριθ. 1, της 15ης Απριλίου 1958, περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (EE 17 της 6.10.1958, σ. 385/58).

⁽¹⁰⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1993 — Κ (93) 3964/6 — Konver I — και απόφαση της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1995 — Κ (95) 3208 — Konver II. Για τη Ρηνανία-Παλατινάτο, τα έργα μετατροπής περιελάμβαναν το έργο «στρατιωτικός αερολιμένας Zweibrücken». Η χρηματοδότηση από την Ένωση ανήλθε σε 9 εκατ. ευρώ.

- (17) Από το 2000 έως το 2006 ο αερολιμένας δεν χρησιμοποιούνταν εν γένει για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Χρησιμοποιούνταν από στρατιωτικά αεροσκάφη, ιδιωτικά αεροσκάφη, για πτήσεις αναψυχής και μόνον περιστασιακά για εμπορικές πτήσεις. Οι περισσότεροι επιβάτες που ταξίδευαν από και προς τον αερολιμένα Zweibrücken μεταφέρονταν με στρατιωτικές πτήσεις, ενώ οι υπόλοιποι χρησιμοποιούσαν εταιρικά αεροσκάφη ή πτήσεις αεροταξί. Οι προσπάθειες προσέλκυσης εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης δεν ευδοχώθηκαν. Αυτό οφειλόταν εν μέρει στην ύπαρξη ζώνης εκπαίδευσης σε αερομαχίες του NATO (POLYgone), η οποία περιόριζε σημαντικά τη δυνατότητα μη στρατιωτικών φορέων εκμετάλλευσης να προσεγγίζουν τον αερολιμένα Zweibrücken ή να αναχωρούν από αυτόν κατά τις ώρες λειτουργίας της ζώνης εκπαίδευσης.
- (18) Η προσέλκυση εμπορικού φορέα εκμετάλλευσης έγινε εφικτή μόνον μετά τη δημιουργία ζώνης ελέγχου (CTR Zweibrücken) για τη ρύθμιση της χρήσης του εναέριου χώρου από πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη. Η εμπορική κίνηση με τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις εγκαινιάστηκε με την πρώτη πτήση της Germanwings προς το Βερολίνο στις 15 Σεπτεμβρίου 2006. Η επιχείρηση ναυλωμένων πτήσεων TUIFly ξεκίνησε τη δραστηριότητά της στις 30 Μαρτίου 2007. Η Ryanair εκτελούσε το μοναδικό δρομολόγιό της από τον αερολιμένα Zweibrücken (στον αερολιμένα Stansted του Λονδίνου) στο διάστημα από τις 28 Οκτωβρίου 2008 έως τις 22 Σεπτεμβρίου 2009 και στη συνέχεια διέκοψε τις υπηρεσίες της στον αερολιμένα Zweibrücken.
- (19) Η ετήσια χωρητικότητα του αερολιμένα Zweibrücken ανέρχεται επί του παρόντος σε περίπου 700 000 επιβάτες, αλλά μπορεί να αυξηθεί σε ένα εκατομμύριο επιβάτες λαμβανομένης υπόψη της ικανότητας εξυπηρέτησης του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης και των χώρων επίγειας εξυπηρέτησης.
- (20) Στον Table 1 παρουσιάζεται η ανάπτυξη του αερολιμένα Zweibrücken όσον αφορά τον αριθμό επιβατών και τις κινήσεις αεροσκαφών στο διάστημα από το 2006 έως το 2012.

Πίνακας 1

Αριθμός επιβατών 2006 — 2012 ⁽¹¹⁾

Έτος	Επιβάτες	Κινήσεις αεροσκαφών
2006	78 000	23 160
2007	288 000	26 474
2008	327 000	27 000
2009	338 000	21 000
2010	265 000	16 000
2011	224 000	14 500
2012	242 880	13 230

2.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWEIBRÜCKEN

- (21) Ο αερολιμένας Zweibrücken βρίσκεται σε απόσταση 4 χιλιομέτρων νοτιοανατολικά της πόλης Zweibrücken στο γερμανικό ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Οι πλησιέστεροι ⁽¹²⁾ αερολιμένες είναι:
- Αερολιμένας Saarbrücken (περίπου 39 χιλιόμετρα ή περίπου 29 λεπτά με αυτοκίνητο)
 - Αερολιμένας Frankfurt-Hahn (περίπου 128 χιλιόμετρα ή περίπου 84 λεπτά με αυτοκίνητο)
 - Αερολιμένας Frankfurt (Main) (περίπου 163 χιλιόμετρα ή περίπου 91 λεπτά με αυτοκίνητο)
 - Αερολιμένας Λουξεμβούργου (περίπου 145 χιλιόμετρα ή περίπου 86 λεπτά με αυτοκίνητο)

⁽¹¹⁾ <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/wir-ueber-uns-de/daten-und-fakten-de>

⁽¹²⁾ Όλες οι αποστάσεις σε οδικά χιλιόμετρα, βάσει της συντομότερης διαδρομής. Πηγή: maps.google.com, 25 Ιουνίου 2014.

- ε) Αερολιμένας Karlsruhe/Baden-Baden (περίπου 105 χιλιόμετρα ή περίπου 88 λεπτά με αυτοκίνητο)
 - στ) Αερολιμένας Metz-Nancy (περίπου 129 χιλιόμετρα ή περίπου 78 λεπτά με αυτοκίνητο)
 - ζ) Αερολιμένας Στρασβούργου (περίπου 113 χιλιόμετρα ή περίπου 87 λεπτά με αυτοκίνητο)
- (22) Σύμφωνα με τη μελέτη της «Desel Consulting» και της «Airport Research GmbH» του 2009 ⁽¹³⁾, κατά μέσο όρο το 15 % περίπου των επιβατών ετησίως προέρχεται από άλλα κράτη μέλη (Λουξεμβούργο και Γαλλία). Οι υπόλοιποι επιβάτες προέρχονται από τη Γερμανία, κυρίως από την περιοχή του νοτιοδυτικού Saarpfalz, την πόλη Saarbrücken, την πόλη Saarlouis και την περιοχή Saarpfalz-Kreis.

2.3. ΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWEIBRÜCKEN

- (23) Ο αερολιμένας Zweibrücken ανήκει στην FZG η οποία και τον εκμεταλλεύεται. Η FZG είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της FGAZ, με την οποία έχει συνάψει συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης (εφεξής «συμφωνία αποτελεσμάτων χρήσης»). Με τη συμφωνία αποτελεσμάτων χρήσης διασφαλίζεται ότι το σύνολο των ζημιών της FZG καλύπτεται από την FGAZ, στην οποία μεταβιβάζονται επίσης όλα τα κέρδη.
- (24) Από την άλλη πλευρά, η FGAZ τελεί υπό καθυστώως συγκυριότητας. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατέχει το 50 % των μετοχών, ενώ το υπόλοιπο 50 % ανήκει στη Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (εφεξής «ZEF»), η οποία συνιστά ένωση δημόσιων εδαφικών οντοτήτων στη Ρηνανία-Παλατινάτο. Οι δημόσιοι ιδιοκτήτες της FGAZ καλύπτουν τις χρηματοδοτικές ανάγκες της με ετήσιες εισφορές κεφαλαίου. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η ίδια η FGAZ δεν ασκεί αεροπορικές δραστηριότητες. Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, η FGAZ μεταβιβάζει απλώς στην FZG τη δημόσια χρηματοδότηση. Ωστόσο, η FGAZ ασκεί ορισμένες δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με την εμπορία τεμαχίων γης πλησίον του αερολιμένα.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (25) Η Επιτροπή διερεύνησε διάφορα μέτρα τα οποία αφορούν τον αερολιμένα Zweibrücken. Η Επιτροπή αξιολόγησε κατά πόσον τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση και κατά πόσον τυχόν κρατική ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβίβασιμη με την εσωτερική αγορά.
- (26) Τα ακόλουθα μέτρα διερευνήθηκαν ως δυνητική κρατική ενίσχυση προς την FGAZ και την FZG:
- α) άμεση δημόσια χρηματοδότηση από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη ZEF των δαπανών του αερολιμένα Zweibrücken όσον αφορά:
 - επενδύσεις σε υποδομές (2000-2009),
 - λειτουργικές δαπάνες (2000-2009).
 - β) τραπεζικό δάνειο και συμμετοχή στο εσωτερικό κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
- (27) Τα ακόλουθα μέτρα διερευνήθηκαν ως δυνητική κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Zweibrücken:
- α) εκπτώσεις αερολιμενικών τελών για διάφορες αεροπορικές εταιρείες (Germanwings, TUIfly και Ryanair)
 - β) οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ με τη Ryanair.

3.1. ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWEIBRÜCKEN ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗ ΖEF

3.1.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (28) Η δημόσια χρηματοδότηση του αερολιμένα Zweibrücken χορηγήθηκε με δύο διαφορετικές μορφές. Πρώτον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η ZEF στηρίξαν με άμεσες επιχορηγήσεις συγκεκριμένες επενδύσεις σε υποδομές της FZG. Δεύτερον, οι ιδιοκτήτες της FGAZ κατέβαλλαν ετήσιες εισφορές κεφαλαίου στην FGAZ. Σκοπός των εν λόγω εισφορών κεφαλαίου, οι οποίες κάλυπταν τις ζημιές της FGAZ, ήταν να μπορεί η FGAZ να συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τη συμφωνία αποτελεσμάτων χρήσης, βάσει της οποίας η FGAZ οφείλει να καλύπτει τις ζημιές της FZG.

⁽¹³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, Σεπτέμβριος 2009, σ. 56.

- (29) Οι άμεσες επιχορηγήσεις για τη στήριξη συγκεκριμένων επενδύσεων σε υποδομές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα μεταξύ 2000 και 2005 και στο διάστημα μεταξύ 2006 και 2009 απαριθμούνται στον πίνακα 2 και στον πίνακα 3.

Πίνακας 2

Επενδύσεις σε υποδομές 2000-2005

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2000						
5.6.2000	Wendehämmer, Boden- geräte, usw.	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 25 × 25	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 56 × 18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2000	Renovierung Halle 360	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.12.2000	Renovierung Halle 370	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2000		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2001						
23.7.2001	TODA 1. Phase	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
22.11.2001	Umorg. Sicherheits- bereich	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2001		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2002						
16.7.2002	außerord. Rep. Start- u. Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2003						
14.4.2003	Überarb. Markierungen Flugbetr. fläche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15.9.2003	2. Phase TODA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2003		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004						
26.1.2004	Gebäude 320	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.11.2004	Luftsicherheitsmaßn.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2004		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005						
4.8.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13.12.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2005		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) εμπίπτει στην υποχρέωση περί επαγγελματικού απορρήτου.

Πίνακας 3

Επενδύσεις σε υποδομές 2006-2009

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006								
22/11/2006	Trinkwasseranlage	[...]	[...]		[...]	[...]		

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
21/10/2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
27/10/2008	Heizgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
09/11/2008	Sanierung Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
31/10/2008	Umbau Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24/11/2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24/11/2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2008		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2009								
12/08/2009	Landebahnsanierung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
02/09/2009	Erstellung DES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
16/10/2009	Guard Lights	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
19/10/2009	Flugzeugschlepper, Förderband	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2009		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (30) Το συνολικό ποσό της επένδυσης στο διάστημα από το 2000 έως το 2009 ανήλθε σε 27 987 281 ευρώ, ενώ το συνολικό ποσό των επιχορηγήσεων από το ομόσπονδο κράτος ανήλθε σε 21 588 534 ευρώ. Οι μεγαλύτερες μεμονωμένες επενδύσεις ήταν η επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης το 2001/2003 ([...] ευρώ), ο εκσυγχρονισμός του τερματικού σταθμού το 2006 ([...] ευρώ) και ο εκσυγχρονισμός του διαδρόμου το 2008/2009 ([...] ευρώ).
- (31) Στον πίνακα 4 παρέχονται τα στοιχεία σχετικά με τις εισφορές κεφαλαίου από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου / τη ZEF στην FGZ και σχετικά με την κάλυψη των ζημιών της FZG από την FGZ.
- (32) Πρέπει να σημειωθεί επιπλέον ότι, παρότι το ομόσπονδο κράτος και η ZEF κατείχαν από 50 % των μετοχών της FGZ στο διάστημα από το 2000 έως το 2009 και παρέιχαν, καταρχήν, ίσες εισφορές κεφαλαίου, στην πραγματικότητα το ομόσπονδο κράτος επιδοτούσε το μερίδιο της ZEF. Έως τα τέλη του 2005 το ομόσπονδο κράτος κάλυπτε, επιπλέον του 50 % των απαιτούμενων εισφορών κεφαλαίου που του αναλογούσε, το 90 % του μεριδίου της ZEF. Έπειτα, το ομόσπονδο κράτος μείωσε το τελευταίο αυτό ποσοστό, αρχικά σε 80 % το 2006 και στη συνέχεια σε 60 % από το 2007 και μετά. Ως εκ τούτου, το ομόσπονδο κράτος κάλυπτε από 95 % (έως το 2005) έως 80 % (από το 2007 και έπειτα) των ετήσιων ζημιών της FGZ.

Πίνακας 4

Εισφορές κεφαλαίου και αποτελέσματα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων

Έτος	Εισφορές κεφαλαίου ομόσπονδου κράτους Ρηνανίας-Παλατινάτου / ZEF στη FGZ	Ετήσια αποτελέσματα της FGZ	Ετήσια αποτελέσματα FZG	EBITDA (κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων) FZG
2000	[...]	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]	[...]

3.1.2. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- (33) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας γίνεται διάκριση μεταξύ, αφενός, της δημόσιας χρηματοδότησης των επενδύσεων στις υποδομές του αερολιμένα Zweibrücken και, αφετέρου, της δημόσιας χρηματοδότησης των λειτουργικών δαπανών του.

3.1.2.1. Επενδύσεις σε υποδομές

Υπαρξη ενίσχυσης

- (34) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται καταρχάς ότι, όσον αφορά τις επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές, η FZG αποτελεί επιχείρηση για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Υπενθυμίζεται ότι στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση Leipzig/Halle⁽¹⁴⁾, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι οντότητα η οποία κατασκευάζει και εκμεταλλεύεται αερολιμενικές υποδομές επιβάλλοντας παράλληλα τέλος στους χρήστες ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν ορισμένες δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν προνομίες δημόσιας εξουσίας· οι εν λόγω δραστηριότητες χαρακτηρίζονται μη οικονομικής φύσης και, επομένως, δεν υπόκεινται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ζητήθηκε επίσης από τη Γερμανία να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες που μπορούν να χαρακτηριστούν μη οικονομικής φύσης.
- (35) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σημειώνεται επίσης ότι η ίδια η FGZ δεν ασκεί δραστηριότητες που σχετίζονται με τον αερολιμένα αλλά μεταβιβάζει απλώς στην FZG τη δημόσια χρηματοδότηση που λαμβάνει. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι η FGZ ασκεί ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες σχετικές με τεμάχια γης τα οποία βρίσκονται πλησίον του αερολιμένα. Λόγω των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η FGZ αποτελεί επίσης επιχείρηση για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (36) Λαμβανομένου υπόψη ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις για τα επενδυτικά έργα χρηματοδοτήθηκαν από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους και ότι οι εισφορές κεφαλαίου υπέρ της FGZ (και τελικώς της FZG) προέρχονταν από τον δημόσιο προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους και της ZEF, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διατυπώνεται το συμπέρασμα ότι τα μέτρα χρηματοδοτήθηκαν με δημόσιους πόρους.

⁽¹⁴⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig-Halle GmbH κατά Επιτροπής (εφεξής «απόφαση Leipzig/Halle»), Συλλογή 2011, σ. II-1311, ιδίως σκέψεις 93-94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle GmbH κατά Επιτροπής, [2012] ECLI:EU:C:2012:821.

- (37) Όσον αφορά το ζήτημα του κατά πόσον η FGAZ και η FZG αποκόμισαν πλεονέκτημα, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν συνιστά πλεονέκτημα εάν ο δημόσιος φορέας που τη χορηγεί ενεργεί ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς (στο εξής «IEOA»). Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επεσήμανε ότι η Γερμανία δεν προσκόμισε καμία απόδειξη ότι κατά τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης ενήργησε ως IEOA. Αντιθέτως, κατέστη εμφανές ότι, εν αντιθέσει με έναν ιδιώτη επενδυτή, οι δημόσιες αρχές, κατά τη χορήγηση της χρηματοδότησης, λάμβαναν υπόψη παράγοντες περιφερειακής και κοινωνικής πολιτικής. Ως εκ τούτου, καθώς δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι δημόσιες αρχές ενήργησαν ως IEOA, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διατυπώνεται το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση χορήγησε πλεονέκτημα στις FGAZ/FZG.
- (38) Στη συνέχεια, επισημαίνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η δημόσια χρηματοδότηση χορηγήθηκε μόνον στις FGAZ/FZG, πράγμα που σημαίνει ότι ήταν επιλεκτικής φύσης.
- (39) Τέλος, η Επιτροπή εξήγησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι, λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων, κάθε πλεονέκτημα που χορηγούνταν στον αερολιμένα του Zweibrücken μπορούσε να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ειδική αναφορά γίνεται στον αερολιμένα Saarbrücken, ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση μόλις 39 χιλιομέτρων οδικώς από τον αερολιμένα Zweibrücken. Λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη τις προβλέψεις για την εξέλιξη της κίνησης στον αερολιμένα Zweibrücken, η Επιτροπή επεσήμανε επίσης ότι το πλεονέκτημα κατά πάσα πιθανότητα είχε επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (40) Συμπερασματικά, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι, εφόσον πληρούνται όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, η δημόσια χρηματοδότηση των επενδύσεων σε υποδομές στον αερολιμένα Zweibrücken συνιστά κρατική ενίσχυση.

Συμβατότητα

- (41) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή σημείωσε ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν το πλαίσιο βάσει του οποίου πρέπει να αξιολογηθεί το συμβιβάσιμο της δημόσιας χρηματοδότησης των επενδύσεων σε υποδομές. Οι κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν ορισμένα κριτήρια τα οποία η Επιτροπή οφείλει να λαμβάνει υπόψη για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Βάσει του σημείου 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση είναι συμβιβάσιμη εάν:
- α) η κατασκευή και η εκμετάλλευση ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)·
 - β) η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη με τον καθορισμένο στόχο·
 - γ) η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν·
 - δ) η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις· και
 - ε) η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον.
- (42) Επιπλέον, οι κρατικές ενισχύσεις προς αερολιμένες, όπως κάθε άλλο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, θα πρέπει να έχουν χαρακτήρα κινήτρου και να είναι αναγκαίες και ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο θεμιτό στόχο, ώστε να είναι συμβιβάσιμες.
- (43) Όσον αφορά το ερώτημα του κατά πόσον η κατασκευή και η εκμετάλλευση των υποδομών ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι ο αερολιμένας Zweibrücken συμβάλλει στη βελτίωση της προσβασιμότητας του τμήματος του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στο οποίο βρίσκεται. Υπενθυμίζεται περαιτέρω ο ισχυρισμός της Γερμανίας ότι ο αερολιμένας προάγει την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Ωστόσο, υπενθυμίζεται επίσης ότι ο αερολιμένας άρχισε να παρέχει υπηρεσίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών μόλις το 2006 και ότι άλλοι αερολιμένες, κυρίως εκείνος του Saarbrücken, βρίσκονται κοντά και παρέχουν συνδεσιμότητα με την περιοχή. Λαμβανομένης υπόψη της τελευταίας αυτής διαπίστωσης, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας εκφράζονται αμφιβολίες όσον αφορά το κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση των υποδομών του αερολιμένα Zweibrücken εξυπηρετούσε στόχο γενικού συμφέροντος ή απλώς αναπαρήγε τις ήδη υφιστάμενες διαθέσιμες υποδομές στην περιοχή.
- (44) Όσον αφορά την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα των υποδομών, η Γερμανία υποστήριξε ότι πραγματοποιήθηκαν μόνον οι επενδύσεις εκείνες οι οποίες ήταν αναγκαίες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης του αερολιμένα με όλα τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας. Ωστόσο, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή επεσήμανε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken βρίσκεται πλησίον του αερολιμένα Saarbrücken και ότι οι δύο αερολιμένες πρέπει να θεωρούνται ανταγωνιστές. Και άλλοι αερολιμένες ενδέχεται να ανταγωνίζονται άμεσα τον αερολιμένα Zweibrücken, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές ή τα ταξίδια αναψυχής. Υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας για το κατά πόσον οι υποδομές στον αερολιμένα Zweibrücken ήταν αναγκαίες και ανάλογες προς τον δηλωμένο στόχο.

- (45) Όσον αφορά τις προοπτικές των υποδομών, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή υπενθύμισε τον ισχυρισμό της Γερμανίας ότι ο αριθμός επιβατών αναμενόταν να αυξηθεί σε περίπου 335 000 το 2015 και ενδεχομένως να υπερβεί το 1 000 000 έως το 2025. Η Γερμανία δήλωσε επίσης ότι ανέμενε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken θα καθίστατο κερδοφόρος έως το 2015. Ωστόσο, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρατήρησε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken κατέγραψε αυξημένες ζημιές από την έναρξη των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών το 2006, γεγονός που δημιουργεί αμφιβολίες για την ικανότητα του αερολιμένα να παραγάγει κέρδος στο μέλλον. Οι αμφιβολίες αυτές επιβεβαιώνονται από την εγγύτητα του αερολιμένα Saarbrücken, ο οποίος μπορεί να ανταγωνίζεται τον αερολιμένα Zweibrücken για τους ίδιους επιβάτες. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης των αερολιμενικών υποδομών.
- (46) Τέλος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η πρόσβαση στις υποδομές είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Έθεσε επίσης το ερώτημα του κατά πόσον η ανάπτυξη των συναλλαγών θα επηρεαστεί αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον, ιδίως λαμβανομένης υπόψη της εγγύτητας του αερολιμένα Saarbrücken.

3.1.2.2. Ενισχύσεις λειτουργίας

Υπαρξη ενίσχυσης

- (47) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή υπενθύμισε καταρχάς το προηγούμενο συμπέρασμά της ότι τόσο η FGAZ όσο και η FZG είναι επιχειρήσεις για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Υπενθύμισε επίσης ότι, καθώς οι εισφορές κεφαλαίου προήλθαν απευθείας από δημόσιες αρχές, συνιστούν μεταφορά κρατικών πόρων και είναι καταλογιστέες στο κράτος. Λαμβανομένου επίσης υπόψη ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας απαλλάσσουν τον δικαιούχο από μέρος των δαπανών που σχετίζονται με την επιχειρηματική του δραστηριότητα, οι εισφορές κεφαλαίου χορήγησαν στην FGAZ και στην FZG οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχαν εξασφαλίσει υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Τέλος, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας μπορούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών όπως και η δημόσια χρηματοδότηση των επενδύσεων σε υποδομές, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου υπέρ της FGAZ και της FZG συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Συμβιβασμοί — απόφαση ΥΓΟΣ

- (48) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken έχει επιφορτιστεί με την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής «ΥΓΟΣ») και ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης και είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005⁽¹⁵⁾. Αφού παρατήρησε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken εξυπηρετεί λιγότερους από 1 000 000 επιβάτες ετησίως και, ως εκ τούτου, πληροί την προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, η Επιτροπή εξέφρασε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αμφιβολίες όσον αφορά το κατά πόσον η εκμετάλλευση του αερολιμένα συνιστά ΥΓΟΣ.
- (49) Ειδικότερα, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή απέρριψε το επιχειρήμα της Γερμανίας ότι η συμβολή στην περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής επαρκεί για να χαρακτηριστεί συνολικά η λειτουργία του αερολιμένα ως ΥΓΟΣ. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας τονίζεται ότι η περιοχή εξυπηρετούνταν ήδη επαρκώς από άλλους αερολιμένες και ότι, ως εκ τούτου, δεν είναι προφανής ο λόγος για τον οποίο έπρεπε να επιφορτιστεί ο αερολιμένας Zweibrücken με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).
- (50) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή εξήγησε επίσης ότι, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, δεν είναι σαφές κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Η γενική υποχρέωση λειτουργίας του αερολιμένα, η οποία περιέχεται στο άρθρο 45 του Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (διάταγμα για τη χορήγηση αδειών αεροπορικών μεταφορών, στο εξής το «LuftVZO»), δεν πληροί τις προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 και, σε κάθε περίπτωση, η εν λόγω υποχρέωση δεν θα υφίσταται εάν αποφασιστεί το κλείσιμο του αερολιμένα. Η Επιτροπή ανέφερε επίσης ότι, λόγω έλλειψης στοιχείων, δεν κατόρθωσε να αξιολογήσει τη συμμόρφωση με το άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.
- (51) Τέλος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρατήρησε ότι, καθώς η απόφαση ΥΓΟΣ του 2012⁽¹⁶⁾ απαλλάσσει από την υποχρέωση κοινοποίησης μόνον τις κρατικές ενισχύσεις για αερολιμένες με λιγότερους από 200 000 επιβάτες, κάθε ενίσχυση προς τον αερολιμένα Zweibrücken έπρεπε να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή για το διάστημα από τις 31 Ιανουαρίου 2014 και έπειτα, ακόμη και αν μπορούσε να θεωρηθεί σύμφωνη με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

⁽¹⁵⁾ Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

⁽¹⁶⁾ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

Συμβιβάσιμο — Κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (52) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή υπενθύμισε ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας δεν είναι γενικά συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά και ότι μπορούν να κηρυχθούν συμβιβασίμες μόνον κατ' εξαίρεση και υπό αυστηρές προϋποθέσεις. Σύμφωνα με το σημείο 27 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι ενισχύσεις λειτουργίας μπορούν να κηρυχθούν συμβιβασίμες μόνον για αερολιμένες που βρίσκονται στις πλέον μειονεκτούσες περιοχές της Ένωσης, δηλαδή, εκείνες που εμπίπτουν στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης καθώς και σε υπεραπομακρυσμένες περιοχές και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού. Η Επιτροπή παρατήρησε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken δεν βρίσκεται σε καμία από τις εν λόγω περιοχές και, επομένως, η ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβασίμη βάσει του σημείου 27 των κατευθυντήριων γραμμών.
- (53) Όσον αφορά το ενδεχόμενο κήρυξης των ενισχύσεων λειτουργίας συμβιβασίμων βάσει του τμήματος 4.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι τα κριτήρια συμβατότητας που προβλέπονται στο εν λόγω τμήμα είναι παρόμοια με τα απαριθμούμενα στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2005. Καθώς η Επιτροπή είχε καταλήξει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, κατέληξε στο ίδιο συμπέρασμα όσον αφορά τις προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (54) Τέλος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται επίσης ότι, από τις 31 Ιανουαρίου 2012, οι κανόνες που περιέχονται στο τμήμα 4.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές συμπληρώνονται από τις διατάξεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012⁽¹⁷⁾. Αυτό σημαίνει ότι κάθε δημόσια χρηματοδότηση η οποία καλύπτεται από την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005, αλλά όχι από την απόφαση ΥΓΟΣ του 2012, θα πρέπει, από τις 31 Ιανουαρίου 2014 και έπειτα, να πληροί τόσο τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο τμήμα 4.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές όσο και τις διατάξεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012.

Συμβιβάσιμο — Κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση

- (55) Τέλος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή σχολίασε την ενδεχόμενη συμβατότητα των εισφορών κεφαλαίου βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση⁽¹⁸⁾. Παρατήρησε ότι, καθώς η εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα ξεκίνησε μόλις το 2006, μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί «νέα επιχείρηση» κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, αποκλείοντας, ως εκ τούτου, την εφαρμογή τους. Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι δεν υποβλήθηκε κανένα σχέδιο αναδιάρθρωσης βάσει του οποίου θα μπορούσε να έχει χορηγηθεί η ενίσχυση.
- (56) Ως εκ τούτου, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας προς τις FZG/FGAZ δεν μπορούν να κηρυχθούν συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά.

3.2. ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΟ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΤΟΥ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ**3.2.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

- (57) Στις 20 Οκτωβρίου 2009 η FZG εξασφάλισε δάνειο ύψους [...] εκατ. από τη Sparkasse Südwestpfalz. Το επιτόκιο ορίστηκε σε 2,05 % ετησίως έως τις 15 Οκτωβρίου 2012, οπότε οι συμβαλλόμενοι μπορούσαν να επαναδιαπραγματευτούν τους όρους του. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εγγυήθηκε εξ ολοκλήρου το δάνειο της FZG χωρίς να ζητήσει ως αντάλλαγμα οποιαδήποτε αμοιβή ή εξασφάλιση.
- (58) Από τις 26 Φεβρουαρίου 2003, η FGAZ είχε επίσης δικαίωμα συμμετοχής σε «κοινό ταμείο» (δηλαδή, ταμείο χρηματοδότησης), το οποίο σύστησε το Υπουργείο Οικονομικών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Το κοινό ταμείο είναι ένας μηχανισμός αναχρηματοδότησης που είναι ανοικτός σε επιχειρήσεις στις οποίες το ομόσπονδο κράτος κατέχει τουλάχιστον το 50 % των μετοχών.
- (59) Το μέγιστο ποσό δανείου που μπορούσε να αντλήσει η FGAZ από το κοινό ταμείο ορίστηκε σε 3,5 εκατ. ευρώ από τις 16 Ιανουαρίου 2009 και έπειτα, και αυξήθηκε σε 6 εκατ. ευρώ την 1η Οκτωβρίου 2009. Η FGAZ δεν υποχρεούται να παράσχει εξασφάλιση, τα επιτόκια είναι επιτόκια ημερήσιου δανεισμού και τα δάνεια αποπληρώνονται όταν η FGAZ έχει διαθέσιμη ρευστότητα.

⁽¹⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

⁽¹⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (2004) (ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2).

- (60) Η Γερμανία εξήγησε ότι το κοινό ταμείο λειτουργεί ως εξής: η FGAZ ζητεί κεφάλαια από το κοινό ταμείο για να εξασφαλίσει τη ρευστότητά της και το ομόσπονδο κράτος παρέχει τα εν λόγω κεφάλαια από το κοινό ταμείο. Τα επιτόκια είναι επιτόκια ημερήσιου δανεισμού βασισμένα στην αγορά. Εάν το υπόλοιπο του κοινού ταμείου είναι αρνητικό, το ομόσπονδο κράτος το ανατροφοδοτεί λαμβάνοντας δάνεια από την αγορά στο όνομά του. Η Γερμανία εξήγησε περαιτέρω ότι το ομόσπονδο κράτος μετακυλίζει ουσιαστικά τους όρους που εξασφαλίζει στην κεφαλαιαγορά στους συμμετέχοντες στο κοινό ταμείο, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό στους συμμετέχοντες —οι επιχειρήσεις στις οποίες το ομόσπονδο κράτος κατέχει την πλειονότητα των μετοχών— τη δυνατότητα να αναχρηματοδοτούνται υπό τους ίδιους όρους με το ομόσπονδο κράτος.
- (61) Η Γερμανία ανέφερε ότι, έως τον Μάιο του 2006, το υπόλοιπο του FGAZ στο κοινό ταμείο ήταν πάντοτε θετικό και ότι άρχισε να είναι αρνητικό μόνον μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Η Γερμανία διαβίβασε τα στοιχεία που παρατίθενται στον πίνακα 5 σχετικά με το υπόλοιπο της FGAZ στο κοινό ταμείο στο διάστημα από το 2006 έως το 2009.

Πίνακας 5

Υπόλοιπο FGAZ στο κοινό ταμείο στο διάστημα από 2006 έως 2009

Έτος	Καταθέσεις	Αναλήψεις	Υπόλοιπο στις 31.12
2006	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]

3.2.2. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.2.2.1. **Υπαρξη ενίσχυσης**

- (62) Η Επιτροπή, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επεσήμανε καταρχάς ότι η FZG και η FGAZ συνιστούν επιχειρήσεις για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Στη συνέχεια ανέφερε ότι είναι σαφές ότι η εγγύηση και το κοινό ταμείο ήταν καταλογιστέα στο κράτος και χορηγούνταν από δημόσιους πόρους. Ωστόσο, όσον αφορά το ίδιο το δάνειο, η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία σχετικά με το ζήτημα της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος της χορήγησης του δανείου από τη Sparkasse Südpfalz, η οποία είναι δημόσια τράπεζα.
- (63) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εφάρμοσε τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ προκειμένου να καθορίσει κατά πόσον το δάνειο, η εγγύηση ή το κοινό ταμείο χορήγησαν πλεονέκτημα στις FZG/FGAZ. Επεσήμανε ότι, όσον αφορά το δάνειο και το κοινό ταμείο, έπρεπε να αξιολογηθεί κατά πόσον πληρούσαν και τα δύο τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς⁽¹⁹⁾. Καθώς δεν είχαν παρασχεθεί πληροφορίες σχετικά με το αντίστοιχο επιτόκιο αναφοράς, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να παράσχει κάθε απαραίτητη πληροφορία για να αξιολογηθεί αν το δάνειο και το κοινό ταμείο πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην ανακοίνωση του 2008 για τα επιτόκια αναφοράς.
- (64) Όσον αφορά την εγγύηση που χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η Επιτροπή παρατήρησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι το κατά πόσον η εγγύηση συνιστά κρατική ενίσχυση πρέπει να αξιολογηθεί βάσει της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις⁽²⁰⁾. Επισημαίνοντας ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμες επαρκείς πληροφορίες, η Επιτροπή ζήτησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας από τη Γερμανία να παράσχει κάθε απαραίτητη πληροφορία για την αξιολόγηση της εγγύησης στο πλαίσιο της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις.
- (65) Στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη ότι το δάνειο, η εγγύηση και το κοινό ταμείο ήταν διαθέσιμα μόνον στις FGAZ/FZG, η Επιτροπή διαπίστωσε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι τα μέτρα είναι επιλεκτικά. Έκρινε επίσης ότι —όπως και στην περίπτωση της δημόσιας χρηματοδότησης των υποδομών και των ενισχύσεων λειτουργίας— δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο στρέβλωσης του ανταγωνισμού από το δάνειο, την εγγύηση και το κοινό ταμείο.

⁽¹⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (EE C 14 της 19.1.2008, σ. 6).

⁽²⁰⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (EE C 155 της 20.6.2008, σ. 10).

- (66) Επομένως, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διατυπώνεται το συμπέρασμα ότι το δάνειο, η δημόσια εγγύηση και το κοινό ταμείο συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Δεν αξιολογήθηκε το ενδεχόμενο συμβιβασμού των εν λόγω μέτρων.

3.3. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ RYANAIR, GERMANWINGS ΚΑΙ TUIFLY

3.3.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (67) Η κλίμακα τελών που προσκόμισε η Γερμανία τέθηκε σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 2005. Σύμφωνα με την εν λόγω κλίμακα, τα τέλη προσγείωσης καθορίζονται με βάση το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους και τον αριθμό των επιβατών. Ωστόσο, για τακτικές πτήσεις με περισσότερους από 50 επιβάτες προβλέπεται πάγιο ποσό 6 ευρώ ανά επιβάτη. Το συγκεκριμένο πάγιο ποσό καλύπτει όλα τα αερολιμενικά τέλη, συμπεριλαμβανομένου του τέλους ασφάλειας ύψους 3,58 ευρώ.
- (68) Προβλέπονται διάφορες εκπτώσεις όταν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις:

- α) Νέες τακτικές συνδέσεις: ο αερολιμένας χορηγεί έκπτωση 100 % στα τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και επιβατών για διάστημα 12 μηνών σε κάθε αεροπορική εταιρεία η οποία εκτελεί νέο δρομολόγιο από τον αερολιμένα Zweibrücken, εφόσον ο νέος προορισμός εξυπηρετείται καθημερινά κατά τη θερινή περίοδο και τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα κατά τη χειμερινή περίοδο. Εάν η αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιεί τον αερολιμένα ως βάση για ένα αεροσκάφος, η έκπτωση 100 % μπορεί να παραταθεί για έξι επιπλέον μήνες.
- β) Νέες συνδέσεις ναυλωμένων πτήσεων: ο αερολιμένας χορηγεί έκπτωση 100 % στα τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και επιβατών σε κάθε νέα αεροπορική εταιρεία που εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα Zweibrücken έως την επίτευξη κατώτατου ορίου 100 000 επιβατών· επομένως, για τους πρώτους 100 000 επιβάτες, δεν καταβάλλονται τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και επιβατών. Η αεροπορική εταιρεία πρέπει να εκτελεί το νέο δρομολόγιο καθημερινά κατά τη θερινή περίοδο και τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα κατά τη χειμερινή περίοδο. Στις αεροπορικές εταιρείες που πληρούν συμπληρωματικές προϋποθέσεις —όπως αύξηση της συχνότητας των υπηρεσιών τους κατά 50 % — 100 % σε δύο διαδοχικές θερινές περιόδους και επίτευξη ορισμένου κατώτατου ορίου επιβατών— παρέχεται περαιτέρω έκπτωση 100 % για επιπλέον 50 000-100 000 επιβάτες.

3.3.1.1. Τέλη καταβληθέντα από την Germanwings

- (69) Τον Αύγουστο/Σεπτέμβριο του 2006, η Germanwings και η FZG συνήψαν συμφωνία για την καθιέρωση του δρομολογίου Zweibrücken — Βερολίνο-Schönefeld, αρχής γενομένης από τον Σεπτέμβριο του 2006. Η σύμβαση προέβλεπε τέλη ύψους [...] ευρώ ανά επιβάτη, τα οποία κάλυπταν τα τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, επιβατών και ασφάλειας. Για το πρώτο έτος εκμετάλλευσης, τα τέλη μειώθηκαν κατά [...]. Από τις 16 Σεπτεμβρίου 2007 και έπειτα, η Germanwings κατέβαλε [...] ευρώ ανά επιβάτη, ενώ από την 1η Ιανουαρίου 2008 και έπειτα το εν λόγω ποσό μειώθηκε σε [...] ευρώ ανά επιβάτη. Στις 9 Ιανουαρίου 2011, η Germanwings διέκοψε τις υπηρεσίες της προς και από τον αερολιμένα Zweibrücken.

3.3.1.2. Τέλη καταβληθέντα από την TUIFly

- (70) Η Γερμανία προσκόμισε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ της FZG και της TUIFly, σύμφωνα με την οποία η TUIFly έπρεπε να καταβάλλει πάγιο ποσό ύψους [...] ευρώ ανά επιβάτη, το οποίο κάλυπτε όλα τα σχετικά τέλη. Ωστόσο, ανέφερε επίσης ότι η TUIFly απαλλάχθηκε από κάθε τέλος για τους πρώτους [...] επιβάτες. Μετά την επίτευξη του συγκεκριμένου αριθμού επιβατών την 1η Αυγούστου 2010, η TUIFly κατέβαλλε πάγιο ποσό [...] ευρώ ανά επιβάτη.

3.3.1.3. Τέλη καταβληθέντα από τη Ryanair

- (71) Η Ryanair εκτελούσε το δρομολόγιο Zweibrücken — Λονδίνο-Stansted από τις 28 Οκτωβρίου 2008 έως τις 22 Σεπτεμβρίου 2009. Για το πρώτο έτος εκμετάλλευσης, η FZG και η Ryanair είχαν συμφωνήσει στο ποσό των [...] ευρώ. Ως αντάλλαγμα, η Ryanair δεσμεύτηκε να επιτύχει αριθμό τουλάχιστον [...] επιβατών ετησίως. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Ryanair κατέβαλε [...].

3.3.1.4. Υπηρεσίες ληφθείσες από τις Germanwings, TUIFly και Ryanair

- (72) Όλες οι συμβάσεις μεταξύ της FZG και των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών περιέχουν ενότητα σχετικά με πρόσθετες υπηρεσίες και τέλη. Στον πίνακα 6 παρατίθεται σύγκριση των σημαντικότερων πρόσθετων υπηρεσιών και των τιμών που χρεώνονταν στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.

Πίνακας 6

Πρόσθετες υπηρεσίες και τέλη

Υπηρεσία	Τιμή TUIFly	Τιμή Germanwings	Τιμή Ryanair
Μονάδα αεροεκκινήτηρα	[...]	[...]	[...]
Επίγεια μονάδα ισχύος	[...]	[...]	[...]
Καθαρισμός αεροσκάφους (τυποποιημένος)	[...]	[...]	[...]
Καθαρισμός αεροσκάφους (διανυκτέρευση)	[...]	[...]	[...]
Αποπάγωση αεροσκάφους	[...]	[...]	[...]
Υγρό και νερό για αποπάγωση	[...]	[...]	[...]
Κενός χώρος σε επιφάνεια τοίχου για διαφήμιση	[...]	[...]	[...]
Χώρος για γραφείο ενοικίασης αυτοκινήτων	[...]	[...]	[...]
Πρόσβαση σε υπόστεγο για έκτακτη τεχνική συντήρηση	[...]	[...]	[...]
Τουλάχιστον 4 συνεντεύξεις Τύπου ετησίως	[...]	[...]	[...]
Δύο ταξίδια για δημοσιογράφους ετησίως, οργανωμένα από τον αερολιμένα	[...]	[...]	[...]
Υπολογιστής, εκτυπωτές, τηλέφωνα, φαξ και εξοπλισμός ΣΙΤΑ	[...]	[...]	[...]

3.3.2. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.3.2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (73) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή παρατήρησε καταρχάς ότι, δεδομένου ότι η FZG, η οποία χορήγησε τις εκπτώσεις των αερολιμενικών τελών στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες, ανήκε εξ ολοκλήρου στο κράτος και τελούσε εξ ολοκλήρου υπό τον έλεγχό του, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι εν λόγω εκπτώσεις χορηγήθηκαν με διαφυγόντες κρατικούς πόρους. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι είναι πολύ πιθανό το κράτος να είχε ανάμειξη στην πραγματική σύναψη των συμβάσεων με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες και ότι η οικεία δημόσια εποπτική αρχή έπρεπε να εγκρίνει την κλίμακα τελών του αερολιμένα, με αποτέλεσμα η χορήγηση εκπτώσεων επί των αερολιμενικών τελών στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες να είναι καταλογιστέα στο κράτος.
- (74) Για να απαντηθεί το ερώτημα του κατά πόσον οι εκπτώσεις χορήγησαν πλεονέκτημα στις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες, η Επιτροπή υπενθύμισε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσον η FZG ενήργησε ως ΙΕΟΑ κατά τη χορήγηση των εκπτώσεων. Για τη συμμόρφωση με το κριτήριο του ΙΕΟΑ, πρέπει να καταδειχθεί ότι η απόφαση χορήγησης των εκπτώσεων βασίστηκε σε ορθό οικονομικό σκεπτικό και βελτίωσε την αποδοτικότητα του αερολιμένα. Επιπλέον, τα έσοδα που αποκομίζει ο αερολιμένας από σύμβαση με συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία δεν πρέπει να είναι κατώτερα του κόστους παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών στη συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία.

- (75) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η Γερμανία συνέκρινε τα αναμενόμενα έσοδα και έξοδα κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων συμβάσεων με τις αεροπορικές εταιρείες. Η Γερμανία διαβίβασε μόνο ένα μεσοπρόθεσμο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο κάλυπτε την περίοδο 2011 — 2015. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι είναι αμφίβολο κατά πόσον τα έσοδα από τις συμβάσεις με τις αεροπορικές εταιρείες επαρκούσαν για την κάλυψη των δαπανών που σχετίζονταν με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αυτές. Η Επιτροπή επισήμανε ότι, από την έναρξη των εμπορικών δραστηριοτήτων της, η FZG κατέγραφε αυξανόμενες ζημιές και ότι οι συμβάσεις δεν περιείχαν ρήτρα που είναι συνήθης σε άλλες συμβάσεις και η οποία θα επέτρεπε στην FZG να ανακτήσει τις εκπτώσεις σε περίπτωση που οι αεροπορικές εταιρείες αποφάσιζαν να διακόψουν τις δραστηριότητές τους από τον αερολιμένα Zweibrücken.
- (76) Η Επιτροπή έκρινε επίσης στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι, εάν ο αερολιμένας Zweibrücken είχε ενεργήσει ως ΙΕΟΑ, θα είχε εξετάσει αν το κλείσιμο του αερολιμένα θα ήταν λιγότερο δαπανηρό από τη συνέχιση της εκμετάλλευσής του. Η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να παράσχει πληροφορίες σχετικά με το κόστος κλεισίματος του αερολιμένα σε σύγκριση με το κόστος συνέχισης της εκμετάλλευσής του. Τέλος, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται ότι οι εκπτώσεις φαίνεται ότι περιλάμβαναν τα τέλη ασφάλειας τα οποία η FZG όφειλε να καταβάλλει στην υπηρεσία ασφάλειας. Η Επιτροπή σημείωσε ότι οποιαδήποτε τιμή χρεωνόταν στις αεροπορικές εταιρείες η οποία δεν επέτρεπε στην FZG να ανακτήσει τα εν λόγω έξοδα θα συνιστούσε πλεονέκτημα για τις αεροπορικές εταιρείες. Συμπερασματικά, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση των εκπτώσεων που χορηγήθηκαν στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες με την αρχή του ΙΕΟΑ.
- (77) Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αεροπορικές εταιρείες λειτουργούσαν σε ανταγωνιστική αγορά και ότι κάθε χορηγηθέν σε αυτές πλεονέκτημα τούς επέτρεπε να ενισχύσουν τη θέση τους στην εν λόγω αγορά, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η χορηγηθείσα επί των τελών έκπτωση ήταν πιθανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.
- (78) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διατυπώνεται το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι εκπτώσεις των τελών συνιστούν κρατική ενίσχυση προς τις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες (Germanwings, TUIFly και Ryanair).

3.3.2.2. Συμβιβασμο

- (79) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή αξιολόγησε κατά πόσον τα μειωμένα τέλη μπορούν να θεωρηθούν ότι συνιστούν συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών βάσει του τμήματος 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Στην αξιολόγησή της η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον πληρούνται οι διάφορες προϋποθέσεις για το συμβιβασμο των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών.
- (80) Ειδικότερα, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αναφερόταν ότι:
- α) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν είναι σαφές κατά πόσον και με ποιον τρόπο οι εκπτώσεις συνδέονταν με την αύξηση του αριθμού των επιβατών·
 - β) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν είναι σαφές κατά πόσον οι εκπτώσεις μειώνονταν προοδευτικά και ήταν χρονικά περιορισμένες·
 - γ) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν είναι σαφές ποιες δαπάνες καλύπτονταν από τα μειωμένα τέλη·
 - δ) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς το μέτρο δεν φαίνεται να συνδέεται με επιλέξιμο κόστος·
 - ε) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο η) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η FZG δημοσιοποίησε την πρόθεσή της να χορηγήσει τις εκπτώσεις και τις πρόσφερε και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες·
 - στ) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο θ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν παρασχέθηκε κανένα επιχειρηματικό σχέδιο για την αποδοτικότητα των δρομολογίων που επωφελούνταν των μειωμένων τελών και δεν ήταν σαφές αν υπήρξε οποιαδήποτε επίπτωση σε ανταγωνιστικά δρομολόγια·

- ζ) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχείο ι) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν υπάρχει καμία ένδειξη κατάρτισης του απαιτούμενου καταλόγου·
- η) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 79 στοιχεία ια) και ιβ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές· και
- θ) είναι αμφίβολο κατά πόσον τα μειωμένα τέλη πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 80 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς δεν είναι σαφές αν τα μειωμένα τέλη σωρεύτηκαν με άλλους τύπους ενίσχυσης.
- (81) Συμπερασματικά, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι τα μειωμένα τέλη δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, καθώς δεν πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο τμήμα 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

3.4. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS

3.4.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

- (82) Συνήφθησαν δύο συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ με τη Ryanair και τη θυγατρική της AMS. Βάσει της πρώτης σύμβασης, η οποία συνήφθη μεταξύ της Ryanair και της FZG, η τελευταία κατέβαλε [...] ευρώ στη Ryanair για διάφορες δραστηριότητες μάρκετινγκ τις οποίες εκτέλεσε η Ryanair.
- (83) Η δεύτερη σύμβαση συνήφθη στις 6 Οκτωβρίου 2008 μεταξύ, αφενός, του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, εκπροσωπούμενου από τον υπουργό Οικονομικών, Μεταφορών, Γεωργίας και Αμπελουργίας, και, αφετέρου, της AMS. Στη σύμβαση αυτή δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη ούτε η FGZ ούτε η FZG. Βάσει της σύμβασης, η AMS παρείχε διάφορες υπηρεσίες μάρκετινγκ, όπως τοποθέτηση στον δικτυακό τόπο της Ryanair συνδέσμων προς δικτυακούς τόπους τους οποίους καθόρισε το ομόσπονδο κράτος, και ανάρτηση σύντομων κειμένων σχετικά με το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στον δικτυακό τόπο της Ryanair. Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους, το ομόσπονδο κράτος κατέβαλε στην AMS το συνολικό ποσό των [...] ευρώ, ενώ για το δεύτερο έτος οι υπηρεσίες επρόκειτο να μειωθούν και το ομόσπονδο κράτος επρόκειτο να καταβάλει [...] ευρώ.
- (84) Καθώς η Ryanair διέκοψε την παροχή των υπηρεσιών της προς και από τον αερολιμένα Zweibrücken ύστερα από λιγότερο από ένα έτος, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ για το δεύτερο έτος ακυρώθηκε τελικά και η τιμή για το πρώτο έτος μειώθηκε σε [...] της συμφωνηθείσας τιμής. Στην πράξη, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατέβαλε τότε το συνολικό ποσό των 320 833 ευρώ στην AMS για υπηρεσίες μάρκετινγκ. Φαίνεται ότι η AMS εκτέλεσε όλες τις συμφωνηθείσες δραστηριότητες.

3.4.2. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.4.2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (85) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρατήρησε καταρχάς ότι οι πληρωμές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς τις AMS/Ryanair εμπεριέχουν κρατικούς πόρους και είναι καταλογιστέες στο κράτος. Εφόσον η τιμή που κατέβαλε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπερβαίνει την οικονομική αξία των υπηρεσιών που παρείχαν οι AMS/Ryanair, οι πληρωμές συνιστούν απώλεια κρατικών πόρων.
- (86) Για να αξιολογήσει κατά πόσον οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ χορήγησαν πλεονέκτημα στις AMS/Ryanair, η Επιτροπή έπρεπε να εφαρμόσει και πάλι την αρχή του ΙΕΟΑ. Παρατήρησε ότι στον αερολιμένα Zweibrücken, μόνον η Ryanair είχε λάβει στήριξη μάρκετινγκ σε βαθμό τέτοιο ώστε οι πληρωμές να μην εξαρτώνται κατά τα φαινόμενα από μετρήσιμο αντικτύπο των μέτρων μάρκετινγκ (όπως αύξηση του αριθμού των επιβατών), και ότι δεν ήταν γνωστό κατά πόσον το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ασκούσε οποιονδήποτε έλεγχο στην παροχή των υπηρεσιών μάρκετινγκ από τις AMS/Ryanair. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας επισημαίνεται περαιτέρω ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ συνδεόταν σαφώς με το δρομολόγιο Zweibrücken — Λονδίνο-Stansted, ώστε να μπορεί να θεωρηθεί κίνητρο για το συγκεκριμένο νέο δρομολόγιο που καθιέρωσε η Ryanair τον Οκτώβριο του 2008. Εκτιμώντας ότι η Ryanair επωφελήθηκε άμεσα από τις δραστηριότητες μάρκετινγκ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ryanair έπρεπε να καλύψει τουλάχιστον μέρος του σχετικού κόστους. Συμπερασματικά, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ενήργησε ως ΙΕΟΑ, θεωρώντας κατ'επέκταση ότι χορήγησε πλεονέκτημα στις AMS/Ryanair.
- (87) Καθώς η στήριξη μάρκετινγκ χορηγήθηκε μόνον στις AMS/Ryanair, είναι σαφές ότι το μέτρο ήταν επιλεκτικό. Για τους ίδιους λόγους που περιγράφονται σχετικά με τα μειωμένα αερολιμενικά τέλη, η Επιτροπή έκρινε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι το μέτρο επηρέασε τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νόθευσε ή απείλησε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η στήριξη μάρκετινγκ αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

3.4.2.2. Συμβιβάσιμο

- (88) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή αξιολόγησε κατά πόσον η στήριξη μάρκετινγκ που χορηγήθηκε στις AMS/Ryanair μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών βάσει του τμήματος 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Στην αξιολόγησή της, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον πληρούνται οι διάφορες προϋποθέσεις για το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών. Οι λόγοι είναι ουσιαστικά ίδιοι με τους απαριθμούμενους στην αιτιολογική σκέψη 80 της παρούσας απόφασης όσον αφορά το συμβιβάσιμο των μειωμένων τελών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η στήριξη μάρκετινγκ δεν συνιστά συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

4.1. ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWΕΙΒRÜCKEN ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ / ΤΗ ΖΕF

4.1.1. ΥΠΟΔΟΜΗ

4.1.1.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

Οικονομική δραστηριότητα και πλεονέκτημα

- (89) Οι γερμανικές αρχές υπενθύμισαν καταρχάς ότι δεν συμφωνούν με τη θέση της Επιτροπής ότι η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Επισημαίνοντας ότι η Επιτροπή αναφέρθηκε κυρίως στην απόφαση που εξέδωσε το Γενικό Δικαστήριο στην υπόθεση Leipzig/Halle, η Γερμανία επεσήμανε ότι εξακολουθεί να εκκρεμεί ενώπιον του Δικαστηρίου αναίρεση ασκηθείσα κατά της εν λόγω απόφασης και επιφυλάχθηκε να διατυπώσει τη θέση της μετά την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου.
- (90) Δεύτερον, οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι καμία από τις επενδύσεις σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν πριν από το 2006, έτος κατά το οποίο ο αερολιμένας Zweibrücken ξεκίνησε τις εμπορικές δραστηριότητές του, δεν εμπίπτει στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων. Έως το 2006 ο αερολιμένας εξυπηρετούσε μόνον σκοπούς γενικής αεροπορίας και στρατιωτικής αεροπορίας και οι γερμανικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών για τους εν λόγω σκοπούς δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Σε κάθε περίπτωση, υποστήριξαν ότι, λόγω της μικρής κλίμακας των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Zweibrücken έως το 2006 (ο αριθμός των επιβατών δεν υπερέβη ποτέ τους 30 000 ετησίως έως το 2006), τυχόν δημόσια χρηματοδότηση δεν στρέβλωσε ούτε απειλώς να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και δεν επηρέασε τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (91) Τρίτον, οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η πλειονότητα των επενδύσεων που έλαβαν στήριξη με δημόσιες επιχορηγήσεις εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Τόνισαν ότι οι περισσότερες επενδύσεις ήταν απαραίτητες προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα (ιδίως μετά την εντολή της οικείας εποπτικής αρχής ασφάλειας και τις καταγγελίες της ένωσης πιλότων «Cockpit»). Επομένως, όλα τα μέτρα που συνδέονται με τη διασφάλιση της ασφάλειας των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα θεωρούνται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (92) Η Γερμανία εξέφρασε την έντονη αντίθεσή της στην ιδέα ότι οποιοδήποτε μέτρο το οποίο εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους μπορεί, έστω και μερικώς, να χορηγεί πλεονέκτημα στον επίμαχο αερολιμένα, εάν η σχετική χρηματοδότηση δεν χορηγείται χωρίς διακρίσεις σε όλους τους λοιπούς αερολιμένες του κράτους μέλους. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η χρηματοδότηση μέτρων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, ανεξάρτητα από το κατά πόσον ένας ή όλοι οι αερολιμένες πρέπει να επιβαρυνθούν με το κόστος των εν λόγω μέτρων. Συναφώς, θα πρέπει να υπάρχει ομοιόμορφη ερμηνεία της έννοιας «αρμοδιότητες του κράτους», ιδίως λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών ερμηνειών της έννοιας από τα κράτη μέλη.
- (93) Η Γερμανία υπέβαλε κατάλογο των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με τις αρμοδιότητες του κράτους στο διάστημα από το 2006 έως το 2009 (συγκριτικά, το ποσό των συνολικών επενδύσεων κατά την εν λόγω περίοδο ανήλθε σε 22 476 812 ευρώ).

Πίνακας 7

Επισκόπηση δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους υποβληθείσα από τη Γερμανία ⁽²¹⁾

	Μέτρα	Δαπάνες	Συνολικές δαπάνες
2006	[...]	[...]	[...]

(²¹) Υποβλήθηκε ως παράρτημα 8 του υπομνήματος της Γερμανίας της 27ης Ιανουαρίου 2011.

	Μέτρα	Δαπάνες	Συνολικές δαπάνες
2007	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2008	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2009	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
Γενικό σύνολο	19 707 315 ευρώ		

- (94) Η Γερμανία ανέφερε ότι εκτιμά ότι η πρόβλεψη μέτρων ασφαλείας αερολιμένα βάσει του άρθρου 8 του Luftverkehrsgesetz (νόμος για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών), μέτρων για την επιχειρησιακή ασφάλεια, μέτρων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλείας των πτήσεων βάσει του άρθρου 27c παράγραφος 2 του Luftverkehrsgesetz (νόμος για την εναέρια κυκλοφορία), μετεωρολογικών υπηρεσιών και πυροσβεστικών υπηρεσιών εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για επενδύσεις ή λειτουργικές δαπάνες.
- (95) Η Γερμανία υποστήριξε ότι, όσον αφορά τα μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλείας των πτήσεων, η χρηματοδότηση των εν λόγω δραστηριοτήτων πρέπει να εξετασθεί στο πλαίσιο του άρθρου 27c παράγραφος 2 του Luftverkehrsgesetz. Βάσει της εν λόγω διάταξης, γίνεται διάκριση μεταξύ, αφενός, ορισμένων αερολιμένων στους οποίους η χρηματοδότηση των συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας σε ομοσπονδιακό επίπεδο θεωρείται απαραίτητη για λόγους ασφαλείας και πολιτικής μεταφορών και, αφετέρου, άλλων περιφερειακών αερολιμένων στους οποίους τα συγκεκριμένα μέτρα δεν θεωρούνται απολύτως αναγκαία από ομοσπονδιακή άποψη. Για τον λόγο αυτό είναι δικαιολογημένη η χρηματοδότηση από το ομόσπονδο κράτος των μέτρων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλείας των πτήσεων σε περιφερειακούς αερολιμένες, όπως αυτός του Zweibrücken, καθώς σε διαφορετική περίπτωση ο αερολιμένας θα έπρεπε να επωμιστεί τις εν λόγω δαπάνες. Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεωρεί ότι η χρηματοδότηση των μέτρων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλείας των πτήσεων, είτε απευθείας από το κράτος σε ομοσπονδιακό επίπεδο είτε από τα ομόσπονδα κράτη, εμπίπτει σε κάθε περίπτωση στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (96) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, οι δαπάνες της πυροσβεστικής υπηρεσίας δεν ρυθμίζονται σε ομοσπονδιακό επίπεδο, αλλά υπάγονται στην αρμοδιότητα των ομόσπονδων κρατών, και για τον λόγο αυτό η πυροσβεστική υπηρεσία δεν χρηματοδοτείται από το κράτος σε όλους τους αερολιμένες. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η διαφορετική αυτή μεταχείριση οφείλεται τόσο σε ιστορικούς όσο και αντικειμενικούς λόγους. Κυρίως λόγω της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες δεν μπορούν να επωμιστούν το υψηλό πάγιο κόστος της πυροσβεστικής υπηρεσίας και, ως εκ τούτου, το κόστος αυτό βαρύνει το οικείο ομόσπονδο κράτος.
- (97) Όσον αφορά την ανακαίνιση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης, η Γερμανία υποστήριξε ότι τα σχετικά μέτρα εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, καθώς ήταν επείγοντα και απαραίτητα για τη διασφάλιση της ασφαλούς χρήσης του αερολιμένα Zweibrücken. Συναφώς, η Γερμανία υποστήριξε ότι η χρήση του αερολιμένα, ακόμη και για στρατιωτικούς σκοπούς δεν θα ήταν εφικτή χωρίς τα εν λόγω μέτρα. Ως εκ τούτου, η ανακαίνιση ήταν απαραίτητη για να διασφαλιστεί η δυνατότητα χρήσης είτε για στρατιωτικούς σκοπούς είτε για σκοπούς γενικής αεροπορίας. Επομένως, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι δαπάνες ανακαίνισης δεν συνδέονται αποκλειστικά με τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.
- (98) Συναφώς, η Γερμανία ανέφερε ότι το είδος της ανακαίνισης και οι σχετικές με αυτήν δαπάνες υπαγορεύτηκαν από τη στρατιωτική ιστορία του αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι εργασίες ενείχαν ορισμένους κινδύνους, καθώς δεν μπορούσε να αποκλειστεί η ύπαρξη βομβών από την εποχή του πολέμου, οι οποίες δεν είχαν εκραγεί. Πράγματι, φαίνεται ότι κατά τη διάρκεια της ανακαίνισης απομακρύνθηκαν δύο βόμβες οι οποίες δεν είχαν εκραγεί.

- (99) Κατά τα λοιπά, οι εργασίες ανακαίνισης περιελάμβαναν, μεταξύ άλλων, προσαρμογή του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης σε σύγχρονα πρότυπα όσον αφορά το πλάτος, ανανέωση του συστήματος αποστράγγισης, φώτα πλοήγησης και προειδοποιητικά φώτα ασφάλειας, σήμανση, παροχή ισχύος ανάγκης με παραλληλισμό δικτύου και επέκταση της περιφράξης και του τροχοδρόμου. Οι ανακαίνισης που αφορούσαν τα φώτα, τη σήμανση και την ανύψωση του τροχοδρόμου αποτελούσαν αιτήματα που είχαν διατυπωθεί σε καταγγελίες της ένωσης πιλότων «Cockpit». Ένα άλλο σημαντικό μέρος της ανακαίνισης αφορούσε την αναδιοργάνωση της ασφάλειας του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων νέων περιφράξεων, θυρών, συστήματος επιτήρησης μέσω βίντεο και συστήματος ενδοεπικοινωνίας, εγκατάστασης συρόμενων θυρών, ναρθήκων καλωδιώσεων κ.λπ.
- (100) Τέλος, η Γερμανία υποστήριξε ότι το κλείσιμο του αερολιμένα Zweibrücken δεν θεωρήθηκε ποτέ βιώσιμη επιλογή, καθώς η συνεχής λειτουργία του αερολιμένα είναι απαραίτητη λόγω των σκοπών στρατιωτικής και γενικής αεροπορίας που εξυπηρετεί. Συναφώς, η Γερμανία υποστήριξε περαιτέρω ότι το κλείσιμο και η κατεδάφιση του αερολιμένα θα συνεπάγονταν αδικαιολόγητες δαπάνες οι οποίες θα υπερέβαιναν κατά πολύ τα επενδυμένα ποσά. Ωστόσο, η Γερμανία δεν υπέβαλε καμία εκτίμηση των σχετικών με το κλείσιμο δαπανών ούτε σύγκριση των εν λόγω δαπανών με το κόστος συνέχισης της λειτουργίας.
- (101) Με βάση τα ανωτέρω, η Γερμανία υποστήριξε ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές έχει νόημα από οικονομική άποψη. Η Γερμανία υποστήριξε ότι το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί ούτως ή άλλως προκειμένου να είναι δυνατή η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στους χρήστες της στρατιωτικής και της γενικής αεροπορίας (υποδομές κ.λπ.) και ότι, επομένως, η εξυπηρέτηση και των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών συνεπάγεται μόνον περιορισμένες πρόσθετες δαπάνες, ενώ δημιουργεί πρόσθετα έσοδα.

Στρέβλωση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στις συναλλαγές

- (102) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υποδομών του αερολιμένα Zweibrücken δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και δεν έχει αντίκτυπο στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Η Γερμανία ανέφερε περαιτέρω ότι ούτε η στρέβλωση του ανταγωνισμού ούτε ο αντίκτυπος στις συναλλαγές μπορούν να συναχθούν απλώς και μόνο από το γεγονός ότι πλησίον του αερολιμένα Zweibrücken υπάρχουν και άλλοι αερολιμένες. Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Zweibrücken δεν ανταγωνίζεται τους αερολιμένες που απαριθμούνται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, και κυρίως τον αερολιμένα Saarbrücken.
- (103) Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ των αερολιμένων Zweibrücken και Saarbrücken, η Γερμανία ανέφερε ότι οι δύο αερολιμένες συμπληρώνουν μάλλον παρά ανταγωνίζονται ο ένας τον άλλον. Η Γερμανία εξήγησε ότι οι δύο αερολιμένες έχουν διαφορετικά προφίλ λόγω των διαφορετικών υποδομών τους: ο αερολιμένας Saarbrücken διαθέτει επιβατικές υποδομές ανώτερης ποιότητας (όπως σύγχρονο τερματικό σταθμό) και επικεντρώνεται σε τακτικές πτήσεις και επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους· από την άλλη πλευρά, ο αερολιμένας Zweibrücken διαθέτει μακρύτερο διάδρομο απογείωσης/προσγείωσης με υψηλότερη φέρουσα ικανότητα, πράγμα που τον καθιστά καταλληλότερο για βαρύτερα αεροσκάφη τα οποία εκτελούν πτήσεις μεγάλων αποστάσεων ή εμπορευματικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας Zweibrücken επικεντρώνεται σε ναυλωμένες πτήσεις και εμπορευματικές μεταφορές.
- (104) Βασιζόμενη στην εικαζόμενη συμπληρωματικότητα των αερολιμένων Zweibrücken και Saarbrücken, η Γερμανία ανέφερε ότι προβλέπεται στενότερη συνεργασία μεταξύ των δύο αερολιμένων. Η Γερμανία υποστήριξε περαιτέρω ότι οι αντίστοιχες περιφερειακές κυβερνήσεις έχουν ήδη αποφασίσει να συνεργαστούν στενότερα στο μέλλον, προβλέποντας τη δημιουργία κοινού αερολιμένα (εφεξής «αερολιμένας Σάαρ-Παλατινάτου») με δύο τοποθεσίες (Saarbrücken και Zweibrücken). Κατά την άποψη της Γερμανίας, η συνεργασία θα αποφέρει συνέργειες και θα συμβάλει στην εξοικονόμηση κεφαλαίων. Τέλος, η Γερμανία υπογράμμισε τη ζήτηση για αεροπορικές υπηρεσίες στην περιοχή (οι δύο αερολιμένες έχουν ήδη από κοινού 750 000 επιβάτες), υποστηρίζοντας ότι οι αερολιμένες Saarbrücken και Zweibrücken μπορούν μόνον από κοινού να ικανοποιήσουν την εν λόγω ζήτηση, κυρίως επειδή οι άλλοι γειτονικοί αερολιμένες δεν μπορούν να λειτουργήσουν ως υποκατάστατα. Επομένως, σύμφωνα με τη Γερμανία, ο νέος «αερολιμένας Σάαρ-Παλατινάτου» δεν θα ανταγωνίζεται τους γειτονικούς αερολιμένες, όπως τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, τον αερολιμένα Metz-Nancy-Lorraine και τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

4.1.1.2. Συμβιβασμοί

- (105) Η Γερμανία εξήγησε ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των μέτρων υποδομών συνιστά κρατική ενίσχυση, αυτή θα είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, καθώς πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Προτού αναφερθεί σε κάθε απαιτούμενο στοιχείο, η Γερμανία τόνισε ότι οι επενδύσεις σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα Zweibrücken είναι σχετικά ήσσονος σημασίας σε σύγκριση με εκείνες που κρίθηκαν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά σε άλλους δημόσια χρηματοδοτούμενους περιφερειακούς αερολιμένες και αποσκοπούσαν μόνον στη μετατροπή υφιστάμενων στρατιωτικών υποδομών σε υποδομές για μη στρατιωτική χρήση.

Η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος

- (106) Η Γερμανία υποστήριξε καταρχάς ότι η δημόσια στήριξη των επενδύσεων σε υποδομές ανταποκρίνεται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος: οι επενδύσεις σε υποδομές πραγματοποιήθηκαν σε ενισχυόμενη περιφέρεια κατηγορίας Γ με στόχο τη βελτίωση των περιφερειακών οικονομικών δομών. Η Γερμανία επεσήμανε ότι χρηματοδότηση της Ένωσης (η οποία παρασχέθηκε από το 1991 και έπειτα μέσω των προγραμμάτων Konver I, Konver II και PERIFRA) χρησιμοποιήθηκε για τη μετατροπή των στρατιωτικών υποδομών σε υποδομές για μη στρατιωτική χρήση, χρηματοδοτώντας για παράδειγμα τον εκσυγχρονισμό και την εγκατάσταση πύργου και την αποστράγγιση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι δεν αντιλαμβάνεται για ποιον λόγο η Επιτροπή έχει αμφιβολίες όσον αφορά τον στόχο γενικού συμφέροντος, αφού έλαβε μέρος στη χρηματοδότηση της μετατροπής του πρώην στρατιωτικού αερολιμένα.
- (107) Παρουσιάζοντας το ιστορικό πλαίσιο, η Γερμανία εξήγησε ότι η αποχώρηση των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων από τον αερολιμένα Zweibrücken το 1991 προκάλεσε σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα στην περιοχή, όπως ποσοστό ανεργίας της τάξης του 20 % στην πόλη Zweibrücken. Η Γερμανία δήλωσε ότι, ως εκ τούτου, η μετατροπή του στρατιωτικού αερολιμένα σε μη στρατιωτικό αερολιμένα εξυπηρετούσε τον σκοπό της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της βελτίωσης των περιφερειακών οικονομικών υποδομών. Η Γερμανία υποστήριξε επίσης ότι οι υπηρεσίες που παρέχει ο αερολιμένας είναι απαραίτητες για την περιοχή και ότι η περιφερειακή οικονομία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εύκολη πρόσβαση σε αεροπορικές υποδομές.
- (108) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο μόνος λόγος για τον οποίο η Επιτροπή αμφιβάλλει για τη συμμόρφωση προς το συγκεκριμένο κριτήριο φαίνεται να είναι και πάλι η εγγύτητα με τον αερολιμένα Saarbrücken και ο θεωρούμενος ανταγωνισμός με αυτόν. Συναφώς, η Γερμανία αναφέρθηκε εκ νέου στη συμπληρωματικότητα των δύο αερολιμένων, αποκλείοντας κάθε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Επιπλέον, ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι η εγγύτητα με άλλους περιφερειακούς αερολιμένες δεν έχει σημασία όσον αφορά το κατά πόσον οι επιδοτούμενες υποδομές ανταποκρίνονται σε στόχο γενικού συμφέροντος. Η Γερμανία δήλωσε επίσης ότι ο μόνος σχετικός παράγοντας είναι το συμφέρον του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, καθώς πρόθεσή του ήταν να εξυπηρετήσει το γενικό συμφέρον στο έδαφος του χωρίς να εξαρτάται από υποδομές οι οποίες βρίσκονται σε άλλες περιφέρειες.

Η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του επιδιωκόμενου στόχου

- (109) Η Γερμανία εξήγησε ότι η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του καθορισμένου στόχου. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επενδύσεις σε υποδομές περιορίστηκαν σε κάθε περίπτωση στη συμπλήρωση και στην επέκταση υφιστάμενων υποδομών, χωρίς τη δημιουργία περιττών εξειδικευμένων ή δαπανηρών πρόσθετων εγκαταστάσεων. Τόνισε ότι δεν κατασκευάστηκε νέος αερολιμένας στο Zweibrücken, αλλά ότι απλώς μετατράπηκε ένας πρώην στρατιωτικός αερολιμένας σε μη στρατιωτικό αερολιμένα. Η Γερμανία τόνισε επίσης ότι οι υποδομές είναι αναγκαίες για τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με τη Γερμανία, σε ολόκληρο το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δημιουργήθηκαν, άμεσα ή έμμεσα, περίπου 5 000 θέσεις εργασίας σε σχέση με τον αερολιμένα Zweibrücken. Εξ αυτών, 2 708 θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν άμεσα ή έμμεσα στον αερολιμένα ή στη γύρω περιοχή μετατροπής του αερολιμένα έως το 2011. Οι εν λόγω θέσεις εργασίας συνέβαλαν επίσης στην εξοικονόμηση κοινωνικών δαπανών (25 εκατ. ευρώ ετησίως) και στη δημιουργία φορολογικών εσόδων. Η Γερμανία επεσήμανε περαιτέρω ότι οι θέσεις εργασίας έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη συγκεκριμένη περιοχή στην οποία το ποσοστό ανεργίας είναι κατά 2 % υψηλότερο του μέσου όρου του ομόσπονδου κράτους. Η Γερμανία ανέφερε ότι η σημασία του αερολιμένα για την περιφερειακή οικονομία υπογραμμίζεται σε δύο γνωμοδοτήσεις εμπειρογνομόνων ⁽²²⁾.
- (110) Η Γερμανία τόνισε εκ νέου ότι η εγγύτητα του αερολιμένα Saarbrücken δεν υπονομεύει την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα των υποδομών στον αερολιμένα Zweibrücken. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι υποδομές στον αερολιμένα Zweibrücken είναι αναγκαίες για μεγάλα και βαρέα αεροσκάφη, διότι η προσγείωση αυτών των αεροσκαφών είναι δυνατή μόνον στον αερολιμένα Zweibrücken, καθώς ο διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης του αερολιμένα Saarbrücken δεν έχει το απαιτούμενο μήκος. Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι ο αερολιμένας Zweibrücken παρέχει επίσης τη δυνατότητα εκτέλεσης νυχτερινών πτήσεων, οι οποίες είναι σημαντικές για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα

- (111) Η Γερμανία ανέφερε ότι η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα. Τόνισε ότι ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα Zweibrücken αυξήθηκε από μόλις 17 732 επιβάτες το 2005 σε 223 165 επιβάτες το 2011. Εξήγησε ότι, βάσει του συγκεκριμένου κριτηρίου, συναφείς είναι μόνον οι προβλέψεις σχετικά με τον αριθμό των επιβατών και ότι αυτές υποδεικνύουν αυξανόμενη ζήτηση στην περιοχή. Παραπέμποντας σε μελέτη προβλέψεων της «Desel Consulting» και της «Airport Research GmbH» του 2009, η Γερμανία υποστήριξε ότι έως το 2025 μπορεί να αναμένεται αύξηση του αριθμού των επιβατών στον αερολιμένα Zweibrücken σε τουλάχιστον 1 350 000.

⁽²²⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster and Wilken, Deutsches Zentrum für Luft — und Raumfahrt, Januar 2006, «Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken», σ. 146· Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, Σεπτέμβριος 2009, σ. 85.

- (112) Η Γερμανία ισχυρίστηκε για ακόμη μία φορά ότι η εγγύτητα του αερολιμένα Saarbrücken δεν μειώνει τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης του αερολιμένα Zweibrücken. Υπέβαλε προβλέψεις σύμφωνα με τις οποίες αύξηση του αριθμού των επιβατών μπορεί να αναμένεται και στον αερολιμένα Saarbrücken, και υποστήριξε ότι η προβλεπόμενη συνεργασία των δύο αερολιμένων θα διασφαλίσει ότι στο μέλλον δεν θα δημιουργηθεί ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αερολιμένων για τους ίδιους επιβάτες.

Ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις υποδομές

- (113) Η Γερμανία ανέφερε ότι η πρόσβαση στις υποδομές είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις. Η κλίμακα τελών του 2005 εφαρμόζεται καταρχήν ομοιόμορφα σε όλους τους χρήστες του αερολιμένα υπό τις ίδιες προϋποθέσεις. Η Γερμανία, παρότι ανέφερε ότι συμφωνήθηκαν στην πράξη ορισμένες παρεκκλίσεις από την επίσημη κλίμακα τελών για τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις, επέμεινε ότι μειωμένα τέλη για το πρώτο έτος και εκπτώσεις προσφέρθηκαν σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες χωρίς διακρίσεις, με συγκρίσιμες ποσοτώσεις.

Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον· οι γενικές αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας

- (114) Η Γερμανία εξήγησε ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το γενικό συμφέρον βάσει των επιχειρημάτων που ήδη προβλήθηκαν. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα είναι αναγκαία επειδή ο αερολιμένας Saarbrücken δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον αερολιμένα Zweibrücken. Η Γερμανία δήλωσε επίσης ότι οι επενδύσεις σε υποδομές περιορίστηκαν σε μέτρα αναγκαία για την επιχειρησιακή ασφάλεια του αερολιμένα. Τόνισε, στο πλαίσιο αυτό, ότι ο εκσυγχρονισμός του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης θα ήταν αναγκαίος ακόμη και αν ο αερολιμένας δεν είχε χρησιμοποιηθεί για σκοπούς εμπορικών αεροπορικών μεταφορών.

4.1.2. ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

4.1.2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (115) Όσον αφορά το κατά πόσον η εκμετάλλευση αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα, η Γερμανία επανέλαβε ότι, προτού αρχίσει να παρέχει υπηρεσίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών το 2006, ο αερολιμένας εξυπηρετούσε απλώς σκοπούς γενικής και στρατιωτικής αεροπορίας. Συναφώς, η Γερμανία υποστήριξε ότι η χρηματοδότηση της εκμετάλλευσης του αερολιμένα όσον αφορά τις συγκεκριμένες δραστηριότητες δεν συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (116) Η Γερμανία ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι οι περισσότερες ζημιές της FZG τις οποίες καλύπτει η FGZ μέσω της συμφωνίας αποτελεσμάτων χρήσης απορρέουν από την άσκηση εκ μέρους της FZG καθηκόντων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η κάλυψη δαπανών που σχετίζονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας δεν μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (117) Όσον αφορά τα υπόλοιπα στοιχεία του ορισμού της κρατικής ενίσχυσης που περιλαμβάνεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, η Γερμανία παρέπεμψε στα επιχειρήματα που προέβαλε συναφώς όσον αφορά τα μέτρα επενδύσεων σε υποδομές, υποστηρίζοντας ότι ισχύουν ομοίως και στην προκειμένη περίπτωση.

4.1.2.2. Συμβιβασμο

Απόφαση ΥΓΟΣ του 2005

- (118) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι ετήσιες πληρωμές που καλύπτουν τις ζημιές της FZG είναι σύμφωνες με τις αρχές της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η άδεια εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η οποία επιβάλλει υποχρέωση λειτουργίας, συνιστά την πράξη ανάθεσης. Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι στον αερολιμένα ανατέθηκε τουλάχιστον «εκ των πραγμάτων» η παροχή ΥΓΟΣ. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Γερμανία, ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρήσει ότι δεν υφίσταται πράξη ανάθεσης, οι ενισχύσεις λειτουργίας προς τον αερολιμένα συμμορφώνονται με τις αρχές των κανόνων για τις ΥΓΟΣ και πρέπει, επομένως, να θεωρηθούν συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά.
- (119) Επιπλέον, η Γερμανία απέρριψε την παρατήρηση της Επιτροπής ότι η υποχρέωση λειτουργίας που απορρέει από την άδεια εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα τερματιστεί αυτομάτως εάν ο αερολιμένας διακόψει τη δραστηριότητά του. Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η χρηματοδοτική στήριξη στον αερολιμένα έχει ως στόχο να καταστήσει δυνατή τη συνέχιση της λειτουργίας του και, επομένως, της εκπλήρωσης της υποχρέωσης λειτουργίας του, δηλαδή του καθήκοντος παροχής των ΥΓΟΣ που του έχουν ανατεθεί. Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι ο βασικός στόχος της υποχρέωσης λειτουργίας είναι να αποφευχθεί το κλείσιμο του αερολιμένα.

- (120) Παραπέμποντας στην ευρεία διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό των ΥΓΟΣ, η Γερμανία επεσήμανε ότι έχει τη διακριτική ευχέρεια να καθορίσει την αναγκαιότητα και την έκταση της ανάθεσης ΥΓΟΣ στον αερολιμένα. Ως προς την αναφορά της Επιτροπής στην εγγύτητα του αερολιμένα Saarbrücken, η Γερμανία τόνισε εκ νέου ότι, χωρίς τους δύο αερολιμένες, η περιοχή θα ερχόταν αντιμέτωπη με σοβαρή έλλειψη προσφοράς αερολιμενικών υπηρεσιών, γεγονός που θα συνεπάγονταν την ανάθεση ΥΓΟΣ και στους δύο αερολιμένες.

Τμήματα 4.2 και 4.3 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (121) Η Γερμανία υποστήριξε ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, είναι συμβιβάσιμες βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (122) Καταρχάς, η Γερμανία τόνισε ότι μεγάλο μέρος των καλυπτόμενων ζημιών προκύπτει από την άσκηση από τον αερολιμένα δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Επιπλέον, επεσήμανε ότι η συμφωνία αποτελεσμάτων χρήσης δεν καλύπτει δαπάνες οι οποίες βαρύνουν «συνήθως» τον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα. Στο πλαίσιο αυτό, ισχυρίστηκε ότι μεγάλο μέρος των δαπανών που δεν σχετίζονται με την άσκηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους προκύπτουν από το ιδιαίτερο παρελθόν του αερολιμένα Zweibrücken και, υπό την έννοια αυτή, δεν συνιστούν «συνήθεις δαπάνες». Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας έχει την υποχρέωση να παρέχει υπηρεσίες γενικής αεροπορίας και ότι είχε υποχρεωθεί να καλύψει τις δαπάνες για τη μετατροπή των στρατιωτικών υποδομών που υπήρχαν.
- (123) Σε κάθε περίπτωση, η Γερμανία υποστήριξε ότι οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στα τμήματα 4.2 και 4.3 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές πληρούνται «εκ των πραγμάτων». Ειδικότερα, η Γερμανία δήλωσε ότι, καθώς καλύπτονται μόνον οι πραγματικές ζημιές, μπορεί να αποκλειστεί η ύπαρξη υπεραντι-στάθμισης.

4.2. ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΟ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΤΟΥ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

- (124) Όσον αφορά το τραπεζικό δάνειο, η Γερμανία υποστήριξε ότι η Sparkasse Südwestpfalz, η οποία χορήγησε το δάνειο, λειτουργεί ως συνήθης εμπορική τράπεζα και ότι ενήργησε ως τέτοια κατά τη χορήγηση του δανείου, με αποτέλεσμα η απόφαση χορήγησης του δανείου να μην είναι καταλογιστέα στο κράτος. Η Γερμανία δήλωσε επίσης ότι κατά τη σύναψη του δανείου, η FZG συνέκρινε προσφορές από διάφορες τράπεζες, και το δάνειο της Sparkasse πληρούσε τους όρους της αγοράς.
- (125) Όσον αφορά την πλήρη εγγύηση του δανείου από το ομόσπονδο κράτος, η Γερμανία υποστήριξε ότι αποτελεί συνήθη εμπορική πρακτική η εγγύηση από μέτοχο των δανείων που λαμβάνουν οι θυγατρικές του. Σε κάθε περίπτωση, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το δάνειο χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για τον εκσυγχρονισμό του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης, ο οποίος ήταν αναγκαίος για λόγους ασφάλειας και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους. Επομένως, καθώς το μέτρο που χρηματοδοτήθηκε από το δάνειο δεν υπόκειται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η εγγύηση που χορήγησε το ομόσπονδο κράτος δεν συνιστά ούτε αυτή ενίσχυση. Τέλος, η Γερμανία υποστήριξε ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η εγγύηση υπόκειται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, η FZG δεν απέκτησε κανένα πλεονέκτημα καθώς το επιτόκιο του εγγυημένου δανείου εξακολουθούσε να είναι υψηλότερο από εκείνο συγκρίσιμων δανείων που χορηγήθηκαν στην FGAZ τα οποία δεν ήταν εξασφαλισμένα με εγγύηση.
- (126) Όσον αφορά το εσωτερικό κοινό ταμείο, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι το εσωτερικό κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους αποτελεί συνήθη χρηματοδοτικό μηχανισμό ο οποίος χρησιμοποιείται στις σχέσεις μεταξύ μητρικής εταιρείας και θυγατρικών. Η Γερμανία ανέφερε ότι το κοινό ταμείο είναι χρηματοδοτικό μέσο το οποίο σύστησε το ομόσπονδο κράτος το 2002. Στον μηχανισμό του κοινού ταμείου μπορούν να συμμετέχουν θεσμικά όργανα και ιδρύματα του ομόσπονδου κράτους και όλες οι επιχειρήσεις ιδιωτικού δικαίου στις οποίες το ομόσπονδο κράτος κατέχει ποσοστό άνω του 50 %. Η Γερμανία εξήγησε ότι το «Landeshauptkasse» του ομόσπονδου κράτους διαχειρίζεται σε καθημερινή βάση το υπόλοιπο του λογαριασμού του κοινού ταμείου.
- (127) Σύμφωνα με τη Γερμανία, το κοινό ταμείο δεν χρηματοδοτείται άμεσα από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους, αλλά από το πλεόνασμα ρευστών διαθεσίμων των συμμετεχόντων. Η Γερμανία εξήγησε περαιτέρω ότι τυχόν πλεόνασμα ρευστών διαθεσίμων στο κοινό ταμείο επενδύεται στις κεφαλαιαγορές· αντίστοιχα, τυχόν έλλειμμα καλύπτεται με δάνεια από την κεφαλαιαγορά. Ως εκ τούτου, η Γερμανία εκφράζει την άποψη ότι κάθε οικονομική στήριξη από τον μηχανισμό του κοινού ταμείου δεν χορηγείται μέσω κρατικών πόρων και επίσης δεν είναι καταλογιστέα στο κράτος.
- (128) Η Γερμανία επεσήμανε ότι, παρότι δεν απαιτούνται ασφάλειες από τις επιχειρήσεις που επωφελούνται από το κοινό ταμείο, οι επιχειρήσεις αυτές τελούν υπό την εποπτεία του ομόσπονδου κράτους και, υπό την ιδιότητα του πλειοψηφικού μετόχου της FGAZ, το ομόσπονδο κράτος μπορεί σε κάθε περίπτωση να ζητήσει εξασφαλίσεις.

- (129) Κατά την άποψη της Γερμανίας, το γεγονός ότι η μητρική εταιρεία παρέχει τη δυνατότητα στις θυγατρικές της να χρηματοδοτούνται με επιτόκια συγκρίσιμα εκείνων που είναι διαθέσιμα για τη μητρική εταιρεία —εν προκειμένω, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου— έχει νόημα από οικονομική άποψη. Επομένως, σύμφωνα με τη Γερμανία, η χρηματοδότηση που προκύπτει από το κοινό ταμείο δεν μπορεί να συγκριθεί με σύνηθες δάνειο. Τέλος, η Γερμανία ανέφερε ότι το ομόσπονδο κράτος δεν συνεισέφερε ποτέ πόρους από τον τακτικό προϋπολογισμό του στο κοινό ταμείο, αλλά ότι αντίθετως άντλησε κεφάλαια από την αγορά, όποτε κρίθηκε αναγκαίο.
- (130) Ισχυριζόμενη ότι το δάνειο, η εγγύηση και το κοινό ταμείο δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Γερμανία δεν ανέπτυξε επιχειρήματα σχετικά με το συμβιβασμό τους.

4.3. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ RYANAIR, GERMANWINGS ΚΑΙ TUIFLY

- (131) Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι συμβάσεις μεταξύ του αερολιμένα Zweibrücken και των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών δεν περιέχουν καμία κρατική ενίσχυση καθώς δεν είναι εξαρχής καταλογιστές στο κράτος. Υποστήριξε ότι η διαπραγμάτευση και η σύναψη των εν λόγω συμφωνιών ήταν ευθύνη της FZG, στο πλαίσιο των αμιγώς εμπορικών καθηκόντων της. Σύμφωνα με τη Γερμανία, παρότι οι συμβάσεις συζητήθηκαν με το εποπτικό συμβούλιο της FZG, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συμμετείχε μόνον έμμεσα σε αυτές, μέσω των εκπροσώπων του στο εποπτικό συμβούλιο της FGAZ. Η Γερμανία ανέφερε επίσης ότι το ομόσπονδο κράτος δεν συμμετείχε άμεσα σε καμία διαπραγμάτευση με τις αεροπορικές εταιρείες σχετικά με εκπτώσεις. Τέλος, η Γερμανία υποστήριξε ότι η δυνατότητα καταλογισμού δεν μπορεί να προκύψει από το γεγονός ότι η κλίμακα τελών έπρεπε να εγκριθεί από δημόσια εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 43a του LuftVZO, καθώς η έγκριση αυτή αποτελεί γενική κανονιστική απαίτηση η οποία ισχύει τόσο για τους δημόσιους όσο και για τους ιδιωτικούς αερολιμένες.
- (132) Η Γερμανία υποστήριξε επίσης ότι οι εκπτώσεις που χορηγήθηκαν σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες δεν χορήγησαν επιλεκτικό πλεονέκτημα σε αυτές, καθώς οι εκπτώσεις ήταν διαθέσιμες εξίσου σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες. Υποστήριξε ότι οι εκπτώσεις θα χορηγούνταν επιλεκτικό πλεονέκτημα μόνον εάν είχαν διατεθεί κατά τρόπο που να δημιουργούνταν διακρίσεις και εάν μια αεροπορική εταιρεία είχε καταβάλει υψηλότερα ή χαμηλότερα τέλη από άλλες, χωρίς να υφίσταται αντικειμενικός λόγος για τη διαφοροποίηση αυτή.
- (133) Ταυτόχρονα, σύμφωνα με τη Γερμανία, η χορήγηση των εκπτώσεων είχε οικονομικό αντίκτυπο για την FZG, καθώς παρείχε τη δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες να δραστηριοποιηθούν σε έναν αερολιμένα που μόλις ξεκινούσε δραστηριότητες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, χορηγώντας τις εκπτώσεις, ο αερολιμένας κατένειμε τον κίνδυνο που ενείχε η δημιουργία νέου δρομολογίου μεταξύ του ίδιου και των αεροπορικών εταιρειών, παρέχοντας επίσης και στα δύο μέρη τη δυνατότητα να επωφεληθούν από τον αυξανόμενο αριθμό επιβατών. Η Γερμανία υποστήριξε ότι, χωρίς τις εκπτώσεις, οι αεροπορικές εταιρείες δεν θα ήταν πρόθυμες να δραστηριοποιηθούν στον αερολιμένα Zweibrücken.
- (134) Η Γερμανία δήλωσε ότι οι εκπτώσεις προς τις αεροπορικές εταιρείες πρέπει να εκληφθούν ως δυνατότητα παραγωγής πρόσθετων εσόδων για την FZG, καθώς οι πάγιες λειτουργικές δαπάνες του αερολιμένα έπρεπε να καταβληθούν σε κάθε περίπτωση (για την εξυπηρέτηση σκοπών γενικής και στρατιωτικής αεροπορίας), ενώ η εγκατάσταση νέων αεροπορικών εταιρειών συνεπάγεται μόνον πολύ οριακές πρόσθετες μεταβλητές δαπάνες. Σύμφωνα με τη Γερμανία, επειδή η εξυπηρέτηση νέων αεροπορικών εταιρειών δεν έχει ως αποτέλεσμα αξιοσημειώτες πρόσθετες δαπάνες, δεν ήταν αναγκαία η εκ των προτέρων κατάρτιση επιχειρηματικών σχεδίων για να διαπιστωθεί αν μια σύμβαση με αεροπορική εταιρεία θα απέφερε πρόσθετα κέρδη.
- (135) Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μειωμένα αερολιμενικά τέλη δεν είναι επιλεκτικά, διότι χορηγούνται χωρίς διακρίσεις. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ήταν της γνώμης ότι δεν υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να ενισχύσουν τη θέση τους στην αγορά βάσει των εν λόγω τελών.
- (136) Υποστηρίζοντας ότι οι εκπτώσεις προς τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Γερμανία δεν ανέπτυξε επιχειρήματα σχετικά με το συμβιβασμό τους.

4.4. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS

- (137) Η Γερμανία τόνισε ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν μεταξύ του ομόσπονδου κράτους και της AMS είναι ανεξάρτητες από την FZG. Η Γερμανία υποστήριξε ότι στόχος των συμβάσεων υπηρεσιών μάρκετινγκ ήταν η προμήθεια υπηρεσιών μάρκετινγκ σε τιμή αγοράς πρωτίστως για την προώθηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου ως τουριστικού προορισμού και ως προορισμού για την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με τη Γερμανία, καθώς η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν προοριζόταν συγκεκριμένα για την προώθηση του αερολιμένα, δεν υπάρχει σύνδεσμος μεταξύ των μέτρων μάρκετινγκ και του αριθμού των επιβατών. Η Γερμανία δήλωσε ότι τα μέτρα μάρκετινγκ παρεμπιπτόντως αποσκοπούσαν επίσης στην προώθηση του αερολιμένα Zweibrücken.

- (138) Τονίζοντας ότι με τη σύναψη της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ το ομόσπονδο κράτος προμηθεύτηκε απλώς υπηρεσίες μάρκετινγκ σε τιμή αγοράς, η Γερμανία υποστήριξε ότι η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν περιέχει κρατική ενίσχυση και δεν πρέπει να αξιολογηθεί ως μέτρο ενίσχυσης υπέρ αεροπορικής εταιρείας βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

5.1. RYANAIR

5.1.1. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

- (139) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι οι εκπτώσεις που χορήγησε η FZG σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες δεν περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση, επειδή είναι σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ. Πρώτον, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι, κατά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ στη σχέση μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικών εταιρειών, θα πρέπει μόνον να τίθεται το ερώτημα του κατά πόσον η σύμβαση αποφέρει πρόσθετη αποδοτικότητα στον αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Ryanair, όλες οι δαπάνες που αφορούν τις υποδομές και οι πάγιες λειτουργικές δαπάνες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μη ανακτήσιμες δαπάνες. Σύμφωνα με τη Ryanair, κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον η σύμβαση είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή θα πρέπει, επομένως, να λάβει υπόψη μόνον τις πρόσθετες δαπάνες του αερολιμένα, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στην επίμαχη αεροπορική εταιρεία, και να εξετάσει κατά πόσον τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από τη σύμβαση υπερβαίνουν τις εν λόγω πρόσθετες δαπάνες. Στο πλαίσιο αυτό, η Ryanair υπογράμμισε ότι καμία από τις δαπάνες που αφορούν τις υποδομές δεν πραγματοποιήθηκε σε σχέση με τη συμφωνία μεταξύ της Ryanair και της FZG και, ως εκ τούτου, αυτές δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη ως πρόσθετες δαπάνες που συνδέονται με την εν λόγω συμφωνία.
- (140) Από την άλλη πλευρά, η Ryanair υποστήριξε ότι, κατά την αξιολόγηση των εσόδων, η Επιτροπή πρέπει να λάβει επίσης υπόψη τις εξωτερικές επιπτώσεις δικτύου που αναμενόταν να προκύψουν όταν η FZG και η Ryanair συνήψαν τη σύμβαση υπηρεσιών το 2008. Η Ryanair ανέφερε ότι το γεγονός ότι οι εν λόγω εξωτερικές επιπτώσεις δικτύου δεν προέκυψαν τελικά δεν μπορούσε να είχε προβλεφθεί και είναι, ως εκ τούτου, αλυσιτελές.
- (141) Η Ryanair εξήγησε επίσης ότι η έκπτωση δεν ευνόησε επιλεκτικά τη Ryanair. Η Ryanair υποστήριξε ότι η έκπτωση για το πρώτο έτος λειτουργίας προσφέρθηκε ως αναγνώριση του σημαντικού εμπορικού κινδύνου που αυτή ανέλαβε με την καθιέρωση τακτικών πτήσεων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε έναν αερολιμένα που ήταν άγνωστος τότε. Σύμφωνα με τη Ryanair, στην περίπτωση του αερολιμένα Zweibrücken, δεν θα ήταν λογικό για τη Ryanair να αποδεχθεί έναν τέτοιο εμπορικό κίνδυνο χωρίς καθεστώς παροχής κινήτρων.
- (142) Επιπλέον, η Ryanair δήλωσε ότι παρόμοια συμφωνία ήταν ανοικτή σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία, δηλαδή η έκπτωση των τελών αερολιμενικών υπηρεσιών για το πρώτο έτος λειτουργίας ήταν διαθέσιμη σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που εγκαινίαζαν νέα δρομολόγια από τον αερολιμένα Zweibrücken. Ειδικότερα, η Ryanair τόνισε ότι η σύμβασή της με την FZG περιελάμβανε ρήτρα η οποία προέβλεπε ότι «[η] παρούσα συμφωνία συνάπτεται σε μη αποκλειστική βάση. Οι συμβαλλόμενοι συμφωνούν ότι οι όροι που παραχωρούνται στη Ryanair βάσει της συμφωνίας είναι επίσης διαθέσιμοι, με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις, σε κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία που θα δεσμευτεί για παρόμοιο όγκο αεροπορικής δραστηριότητας στον αερολιμένα.» ⁽²³⁾
- (143) Σε κάθε περίπτωση, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι οι συμφωνίες μεταξύ αυτής και της FZG δεν μπορούν να περιέχουν κρατική ενίσχυση καθώς δεν είναι καταλογιστέες στο κράτος. Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για να καταδείξει τη δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος δεν επαρκούν, καθώς μπορεί να αντικατοπτρίζουν το συμφέρον των δημόσιων αρχών όσον αφορά τις εμπορικές σχέσεις και το μέλλον του αερολιμένα, αλλά δεν καταδεικνύουν καμία πραγματική ανάμιξη οποιασδήποτε δημόσιας αρχής στις διαπραγματεύσεις και στις συμφωνίες της FZG με τη Ryanair.
- (144) Επιπλέον, η Ryanair υπέβαλε σειρά υπομνημάτων που συντάξε η Oxera, καθώς και ανάλυση που εκπόνησε ο καθηγητής Damien P. McLoughlin.

Υπόμνημα 1 της Oxera — Προσδιορισμός της αγοραίας τιμής αναφοράς κατά την ανάλυση συγκρίσιμων αερολιμένων ενόψει των ελέγχων του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συντάξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013

- (145) Η Oxera εκτιμά ότι η μέθοδος της Επιτροπής που συνίσταται στο να αποδέχεται ως συγκρίσιμους αερολιμένες μόνον αυτούς που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα που αποτέλεσε αντικείμενο της έρευνας είναι εσφαλμένη.

⁽²³⁾ Συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της Ryanair και της FZG της 22ας Σεπτεμβρίου 2008, ενότητα 3.

- (146) Η Oxera ισχυρίστηκε ότι οι αγοραίες τιμές αναφοράς που ελήφθησαν από συγκρίσιμους αερολιμένες δεν επηρεάζονται από τις κρατικές ενισχύσεις προς γειτονικούς αερολιμένες. Επομένως, είναι δυνατό να εκτιμηθεί με αξιόπιστο τρόπο μια αγοραία αξία αναφοράς κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (147) Αυτό συμβαίνει διότι:
- οι συγκριτικές αναλύσεις χρησιμοποιούνται ευρέως κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ και σε άλλους τομείς εκτός από τις κρατικές ενισχύσεις·
 - οι επιχειρήσεις αλληλοεπηρεάζονται κατά τη λήψη των αποφάσεών τους μόνο στο μέτρο που τα προϊόντα τους είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά·
 - οι αερολιμένες εντός της ίδιας ζώνης επιρροής δεν ανταγωνίζονται κατ' ανάγκη μεταξύ τους, και οι συγκρίσιμοι αερολιμένες που χρησιμοποιούνται στις υποβληθείσες εκθέσεις αντιμετωπίζουν περιορισμένο μόνον ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες εντός των αντίστοιχων ζωνών επιρροής τους [κάτω του 1/3 των εμπορικών αερολιμένων εντός των ζωνών επιρροής των συγκρίσιμων αερολιμένων είναι εξ ολοκλήρου κρατικοί, και κανένας εξ αυτών δεν αποτέλεσε αντικείμενο έρευνας στο πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων (σύμφωνα με στοιχεία του Απριλίου του 2013)]·
 - ακόμη και όταν οι συγκρίσιμοι αερολιμένες αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες στην ίδια ζώνη επιρροής, ενδέχεται να υπάρχουν λόγοι ώστε να θεωρηθεί ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ (π.χ. εάν ο ιδιωτικός τομέας κατέχει σημαντική συμμετοχή ή η διαχείριση του αερολιμένα ασκείται από ιδιωτικό φορέα)·
 - οι αερολιμένες ΙΕΟΑ δεν καθορίζουν τιμές χαμηλότερες του πρόσθετου κόστους.

Υπόμνημα 2 της Oxera — Αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας κατά τη διάρκεια των ελέγχων με βάση την αρχή του ΙΕΟΑ. Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων που αφορούν τη Ryanair, υπόμνημα που συνέταξε η Oxera για τη Ryanair στις 9 Απριλίου 2013

- (148) Η Oxera πρόβλεψε το επιχειρήμα ότι η ανάλυση της αποδοτικότητας που εκπόνησε η ίδια στις εκθέσεις της που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή τηρεί τις αρχές που θα υιοθετούσε ένας συνετός επενδυτής του ιδιωτικού τομέα και αντικατοπτρίζει τη μέθοδο που προκύπτει από την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής.
- (149) Οι αρχές που διέπουν την ανάλυση της αποδοτικότητας είναι οι εξής:
- η αξιολόγηση θα έπρεπε να γίνεται σταδιακά·
 - δεν θα ήταν υποχρεωτικό να υπάρχει εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο·
 - στην περίπτωση ενός μη κορεσμένου αεροδρομίου, η μέθοδος του ενιαίου ταμείου θα ήταν η κατάλληλη μέθοδος τιμολόγησης·
 - θα έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη μόνο τα εισοδήματα που συνδέονται με την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα·
 - θα έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη η συνολική διάρκεια της συμφωνίας καθώς και οι ενδεχόμενες παρατάσεις·
 - οι μελλοντικές χρηματοδοτικές ροές θα έπρεπε να προεξοφλούνται με σκοπό να αξιολογηθεί η αποδοτικότητα των συμφωνιών·
 - η πρόσθετη αποδοτικότητα που αποφέρουν οι συμφωνίες που έχει συνάψει η Ryanair με τους αερολιμένες θα έπρεπε να αξιολογηθεί με βάση τις εκτιμήσεις για τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης ή με βάση μετρήσεις που βασίζονται στην καθαρή παρούσα αξία.

Ανάλυση του καθηγητή Damien P. McLoughlin — Ανάπτυξη εμπορικού σήματος: γιατί και πώς οι λιγότερο γνωστοί αερολιμένες πρέπει να επενδύσουν στο μάρκετινγκ, ανάλυση που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ryanair στις 10 Απριλίου 2013

- (150) Σκοπός του εν λόγω εγγράφου είναι να καθορισθεί το εμπορικό σκεπτικό που διέπει τις αποφάσεις των περιφερειακών αερολιμένων για την αγορά διαφημιστικών υπηρεσιών στον δικτυακό τόπο Ryanair.com από την AMS.
- (151) Στο έγγραφο διατυπώνεται ο ισχυρισμός ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός πολύ ισχυρών, ευρέως γνωστών και συνήθως χρησιμοποιούμενων αερολιμένων. Οι ασθενέστεροι ανταγωνιστές πρέπει να ξεπεράσουν τη στατική αγοραστική συμπεριφορά των καταναλωτών προκειμένου να διασφαλίσουν την επέκταση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας. Οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες πρέπει να αναζητήσουν τρόπους ώστε να προβάλλουν σε μόνιμη βάση το εμπορικό σήμα τους σε όσο το δυνατόν ευρύτερο κοινό. Οι παραδοσιακές μορφές διαφημιστικής προβολής προϋποθέτουν δαπάνες οι οποίες υπερβαίνουν τους πόρους τους.

Υπομνήματα 3 και 4 της Oxera που εκπονήθηκαν στις 17 και 31 Ιανουαρίου 2014 — Πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι συμφωνίες της AMS κατά την ανάλυση αποδοτικότητας στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ;

- (152) Η Ryanair υπέβαλε επιπρόσθετες εκθέσεις που κατάρτισε η εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών Oxera. Στις εν λόγω εκθέσεις, η Oxera εξέτασε τις αρχές που θα πρέπει, σύμφωνα με την άποψη της αεροπορικής εταιρείας, να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ κατά την ανάλυση της αποδοτικότητας, αφενός, των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της Ryanair και αερολιμένων και, αφετέρου, των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ της AMS και των ίδιων αερολιμένων⁽²⁴⁾. Η Ryanair τόνισε ότι οι εκθέσεις αυτές δεν μεταβάλλουν κατά κανένα τρόπο τη θέση της εταιρείας που διατυπώθηκε ανωτέρω ότι οι συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ θα πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο χωριστών ελέγχων του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.
- (153) Από τις εκθέσεις προέκυψε ότι τα κέρδη που παράγονται από την AMS θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται ως έσοδα σε κοινή ανάλυση σχετικά με την αποδοτικότητα, ενώ οι δαπάνες της AMS θα πρέπει να ενσωματώνονται στο κόστος. Προς τον σκοπό αυτό, στις εκθέσεις προτάθηκε η εφαρμογή μεθοδολογίας βάσει των ταμειακών ροών στην κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, η οποία συνεπάγεται τη δυνατότητα αντιμετώπισης των δαπανών των αερολιμένων για την AMS ως πρόσθετων λειτουργικών δαπανών.
- (154) Στις εκθέσεις δόθηκε έμφαση στο γεγονός ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και στη στήριξη της αξίας του εμπορικού σήματος, το οποίο συνδράμει στην παραγωγή αποτελεσμάτων και οφελών όχι μόνο κατά τη διάρκεια της σύμβασης, αλλά και μετά τη λήξη της. Αυτό συμβαίνει ιδίως σε περιπτώσεις όπου, λόγω του γεγονότος ότι η Ryanair έχει συνάψει συμφωνία με τον συγκεκριμένο αερολιμένα, εγκαθίστανται στον αερολιμένα και άλλες αεροπορικές εταιρείες, με αποτέλεσμα να προσελκύονται περισσότερα καταστήματα στον αερολιμένα και να παράγονται, συνεπώς, περισσότερα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες για τον αερολιμένα. Κατά την άποψη της Ryanair, εάν η Επιτροπή προβαίνει σε κοινή ανάλυση της αποδοτικότητας, τα εν λόγω οφέλη πρέπει να λαμβάνονται υπόψη με την αντιμετώπιση των δαπανών της AMS ως πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, αφαιρουμένων των πληρωμών προς την AMS.
- (155) Επιπλέον, η Ryanair φρονεί ότι στις προβλέψεις των πρόσθετων κερδών κατά τη λήξη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μια τελική αξία, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η παραγόμενη αξία μετά τη λήξη της συμφωνίας. Η τελική αξία θα μπορούσε να αναπροσαρμόζεται βάσει της πιθανότητας «ανανέωσης», με τον υπολογισμό της προσδοκώμενης συνέχισης της παραγωγής κερδών μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας με τη Ryanair ή εφόσον συμφωνηθούν παρόμοιοι όροι με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η Ryanair θεώρησε ότι, στην περίπτωση αυτή, θα ήταν εφικτό να υπολογιστεί χαμηλότερο όριο για τα από κοινού παραγόμενα οφέλη στο πλαίσιο της συμφωνίας με την AMS και της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών, αντικατοπτρίζοντας με τον τρόπο αυτόν τον αβέβαιο χαρακτήρα των πρόσθετων κερδών μετά τη λήξη ισχύος της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (156) Προς συμπλήρωση της συγκεκριμένης προσέγγισης, στις εκθέσεις παρατέθηκε συγκεφαλαιωτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων μελετών σχετικά με τις επιπτώσεις του μάρκετινγκ στην αξία του εμπορικού σήματος. Οι εν λόγω μελέτες αναγνωρίζουν το γεγονός ότι το μάρκετινγκ μπορεί να στηρίζει την αξία ενός εμπορικού σήματος και δύναται να συνδράμει στη δημιουργία πελατειακής βάσης. Σύμφωνα με τις εκθέσεις, στην περίπτωση αερολιμένων, το μάρκετινγκ στον δικτυακό τόπο Ryanair.com αυξάνει ιδίως την προβολή του εμπορικού σήματος. Επιπλέον, στις εκθέσεις επισημαίνεται ότι οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες που επιθυμούν να αυξήσουν την εναέρια κυκλοφορία τους μπορούν, επομένως, να αυξήσουν ειδικά την αξία του εμπορικού τους σήματος με τη σύναψη συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS.
- (157) Τέλος, στις εκθέσεις αναφέρεται ότι η υιοθέτηση μεθόδου βάσει των ταμειακών ροών είναι προτιμότερη από τη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης, στην οποία οι δαπάνες για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ που παρέχει η AMS αντιμετωπίζονται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες σε άυλο στοιχείο ενεργητικού (δηλαδή, την αξία του εμπορικού σήματος)⁽²⁵⁾. Η μέθοδος κεφαλαιοποίησης θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη μόνο το ποσοστό των δαπανών μάρκετινγκ που καταλογίζονται στα άυλα στοιχεία ενεργητικού ενός αερολιμένα. Οι δαπάνες μάρκετινγκ θα έπρεπε να αντιμετωπίζονται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες σε άυλο στοιχείο ενεργητικού και στη συνέχεια να αποσβένονται για τη διάρκεια της σύμβασης, λαμβανομένης υπόψη μιας υπολειμματικής αξίας κατά την προβλεπόμενη λήξη ισχύος της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Η συγκεκριμένη μέθοδος δεν θα λάμβανε υπόψη τα πρόσθετα κέρδη που θα απέφερε η σύναψη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και είναι επίσης δύσκολο να υπολογιστεί η αξία του άυλου στοιχείου ενεργητικού λόγω των δαπανών του εμπορικού σήματος και της χρονικής περιόδου χρήσης του στοιχείου ενεργητικού. Η μέθοδος βάσει των ταμειακών ροών κρίνεται καταλληλότερη από τη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης, καθώς στη μέθοδο της κεφαλαιοποίησης δεν συνεκτιμώνται τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον αερολιμένα από την υπογραφή της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair.

⁽²⁴⁾ Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (Πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι συμφωνίες της AMS κατά την ανάλυση αποδοτικότητας στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ;), εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ryanair στις 17 Ιανουαρίου 2014.

⁽²⁵⁾ Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application» (Πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι συμφωνίες της AMS κατά την ανάλυση αποδοτικότητας στο πλαίσιο του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ; — Πρακτική εφαρμογή), εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ryanair την 31η Ιανουαρίου 2014.

5.1.2. ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

- (158) Η Ryanair τόνισε ότι οι συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ της AMS είναι χωριστές από τις συμφωνίες της Ryanair με αερολιμένες και θα πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά, καθώς οι δύο εταιρείες δεν μπορούν να θεωρηθούν ενιαίος δικαιούχος. Οι συμφωνίες αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστών διαπραγματεύσεων, αφορούσαν διαφορετικές υπηρεσίες και δεν υφίσταται μεταξύ τους κανένας σύνδεσμος που να δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό τους ως ενιαίου εικαζόμενου μέτρου κρατικής ενίσχυσης. Η σύναψη συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εκτέλεση δρομολογίων από τη Ryanair προς και από έναν αερολιμένα. Η Ryanair τόνισε ότι η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ της AMS συνήφθη με το υπουργείο, συνιδιοκτήτη του αερολιμένα, και ωφέλησε τον αερολιμένα, αλλά δεν αποσκοπούσε στη βελτίωση του συντελεστή πληρότητας ή της απόδοσης στα δρομολόγια της Ryanair.
- (159) Όσον αφορά την αξία της εμπορικής προώθησης, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι ο χώρος που διατίθεται για εμπορική προώθηση στον δικτυακό τόπο της Ryanair είναι πόρος εν ανεπαρκεία και η ζήτηση για τον συγκεκριμένο χώρο είναι υψηλή, μεταξύ άλλων από επιχειρήσεις που δεν είναι αερολιμένες. Κατά την άποψη της Ryanair, ακόμη και οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες αντιλαμβάνονται πλέον την αξία των δικτυακών τόπων τους για σκοπούς μάρκετινγκ και διαφήμισης. Η Ryanair υποστήριξε ότι οι αερολιμένες επιλέγουν να στηρίξουν την ανάπτυξη του εμπορικού τους σήματος διαφημιζόμενοι στον δικτυακό τόπο Ryanair.com ή στους δικτυακούς τόπους άλλων αεροπορικών εταιρειών. Η Ryanair δήλωσε επίσης ότι η αυξημένη αυτή αναγνώριση του εμπορικού σήματος μπορεί να ωφελήσει τους αερολιμένες με διάφορους αμοιβαίως ενισχυτικούς και συμπληρωματικούς τρόπους. Ο αερολιμένας Zweibrücken είναι πολύ λιγότερο γνωστός διεθνώς από τον αερολιμένα του Παρισιού ή τον αερολιμένα Heathrow και πρέπει, ως εκ τούτου, να επενδύσει σε διαφήμιση για να βελτιώσει την αναγνώριση του εμπορικού του σήματος και να μεγιστοποιήσει τον αριθμό των εισερχόμενων επιβατών. Η Ryanair κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ομόσπονδο κράτος είχε διττό κίνητρο να συνάψει τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS: πρώτον, ένα αμιγώς εμπορικό κίνητρο, ως συνιδιοκτήτης κατά 50 % του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Zweibrücken· δεύτερον, στο πλαίσιο της υποχρέωσής του να προωθήσει τον τουρισμό και τις επιχειρηματικές ευκαιρίες στο ομόσπονδο κράτος. Ως εκ τούτου, η Ryanair είναι της άποψης ότι το ομόσπονδο κράτος προμηθεύτηκε πολύτιμες υπηρεσίες μάρκετινγκ σε τιμή αγοράς.

5.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (160) Η AMS υποστήριξε ότι, αντίθετα με τα αναφερόμενα στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να αντιμετωπίσει τη συμφωνία της FZG με τη Ryanair και τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ του ομόσπονδου κράτους με την AMS ως συνδεόμενες μεταξύ τους αλλά ως δύο χωριστές επιχειρηματικές συναλλαγές. Η AMS ανέφερε ότι είναι θυγατρική της Ryanair με πραγματικά αυτόνομο εμπορικό σκοπό, η οποία συστάθηκε για την ανάπτυξη δραστηριότητας που δεν εμπίπτει στη βασική εμπορική δραστηριότητα της Ryanair. Η AMS διευκρίνισε ότι η Ryanair τη χρησιμοποιεί ως ενδιάμεσο φορέα για την πώληση διαφημιστικού χώρου στον δικτυακό τόπο της. Η AMS ισχυρίστηκε επιπλέον ότι, καταρχήν, οι συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ της AMS με αερολιμένες αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συνάπτονται χωριστά από τις συμφωνίες της Ryanair με τους ίδιους αερολιμένες. Η AMS ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία μεταξύ της AMS και του ομόσπονδου κράτους δεν χορηγεί κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair· η Ryanair δεν ασκεί πιέσεις στους εταίρους της ώστε να συνάπτουν συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS και οι επιδόσεις των δρομολογίων της Ryanair είναι γενικά ίδιες σε δρομολόγια προς αερολιμένες με τους οποίους έχει συναφθεί συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS και σε αερολιμένες με τους οποίους δεν έχει συναφθεί τέτοια συμφωνία.
- (161) Η AMS υποστήριξε περαιτέρω ότι, κατά την αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ, η FZG ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς η διαφήμιση στον δικτυακό τόπο Ryanair.com θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει υψηλή πραγματική αξία για το ομόσπονδο κράτος, και ότι η τιμή που χρέωσε η AMS ήταν η αγοραία τιμή για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες. Η AMS ισχυρίστηκε ότι οι τιμές στις οποίες παρέχει διαφημιστικό χώρο και οι όγκοι του χώρου που αγοράζεται δεν συνιστούν διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτών διαφημιζομένων. Η AMS δήλωσε περαιτέρω ότι φέρεται ότι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την απόκτηση πρόσβασης στον περιορισμένο χώρο διαφήμισης στον δικτυακό τόπο Ryanair.com. Αυτό σημαίνει, κατά την άποψη της AMS, ότι οι συμφωνίες της AMS με δημόσιους αερολιμένες δεν μπορούν να περιέχουν κρατική ενίσχυση, καθώς η AMS μπορεί εξίσου εύκολα να πωλήσει τον χώρο στον δικτυακό τόπο σε ιδιωτική εταιρεία, σε συγκρίσιμη τιμή.
- (162) Η AMS υπογράμμισε επίσης ότι είναι λογικό για έναν μικρό περιφερειακό αερολιμένα να προμηθεύεται υπηρεσίες μάρκετινγκ από την AMS. Η AMS υποστήριξε ότι οι εν λόγω αερολιμένες έχουν συνήθως ανάγκη να αυξήσουν την αναγνωρισιμότητα του εμπορικού τους σήματος τους και η διαφήμιση σε δικτυακό τόπο αεροπορικής εταιρείας μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των πιο αποδοτικών αλλοδαπών επιβατών (οι αλλοδαποί επιβάτες παράγουν περισσότερα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες από ό,τι οι εξερχόμενοι επιβάτες οι οποίοι προέρχονται από την περιοχή στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας). Η AMS τόνισε ότι το ομόσπονδο κράτος ενήργησε όχι μόνον ως συνιδιοκτήτης του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, με άμεσο συμφέρον στη βελτίωση του κύρους του αερολιμένα και των εσόδων, αλλά και ως αρχή επιφορτισμένη με το καθήκον της προώθησης του τουρισμού και των επιχειρηματικών ευκαιριών στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου με διάφορους τρόπους, συμπεριλαμβανομένης ειδικότερα της διαφήμισης.

5.3. GERMANWINGS

- (163) Πληροφοριακά, η Germanwings εξήγησε εν συντομία για ποιον λόγο αποφάσισε αρχικά να δραστηριοποιηθεί στον αερολιμένα Zweibrücken. Ανέφερε ότι επέλεξε τον αερολιμένα Zweibrücken αντί του αερολιμένα του Saarbrücken λόγω του καλύτερου διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης του Zweibrücken, επισημαίνοντας ότι η τοπογραφία του διαδρόμου στον αερολιμένα Saarbrücken είναι δύσκολη. Η Germanwings εξήγησε επίσης ότι το 2006, όταν αποφάσισε να ξεκινήσει πτήσεις από τον αερολιμένα Zweibrücken, ο συγκεκριμένος αερολιμένας ήταν καλύτερα εξοπλισμένος για ενόργανη προσγείωση (σύστημα CAT) και ο χρόνος πτήσης για το Βερολίνο ήταν ελαφρώς μικρότερος. Η Germanwings ισχυρίστηκε ότι το 2011 αποφάσισε, λόγω της μη αποδοτικότητας του δρομολογίου του Βερολίνου, να διακόψει τις πτήσεις της από τον αερολιμένα Zweibrücken.
- (164) Η Germanwings υποστήριξε, πρώτον, ότι οι συμβάσεις της με την FZG δεν περιέχουν κρατική ενίσχυση, επειδή δεν είναι καταλογιστέες στο κράτος. Ισχυρίστηκε ότι διάφορα δελτία Τύπου πολιτικών προσώπων δεν μπορούν να αποδείξουν την ανάμειξη του κράτους στη διαπραγμάτευση ή στη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων και ότι η υποχρέωση έγκρισης κλίμακας τελών από την εποπτική αρχή βάσει του άρθρου 43α του LuftVZO δεν ισχύει για τις ατομικές συμφωνίες.
- (165) Δεύτερον, η Germanwings ισχυρίστηκε ότι κατά τη σύναψη των διαφόρων συμφωνιών η FZG ενήργησε ως ΙΕΟΑ. Τόνισε ότι, σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ, δεν είναι απαραίτητο ο επενδυτής να μην καταγράψει ζημίες βραχυπρόθεσμα και ότι κάτι τέτοιο αποτελεί συνήθη επιχειρηματική στρατηγική για την αποκόμιση κερδών μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα. Η ιδέα ότι ένας αερολιμένας δεν μπορεί να επιβάλλει τέλη τα οποία δεν καλύπτουν τις δαπάνες του, η οποία αντικατοπτρίζεται, σύμφωνα με την Germanwings, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, φαίνεται ότι απορρέει από το άρθρο 102 της Συνθήκης και ότι εφαρμόζεται μόνον στο πλαίσιο της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας και ότι, ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων.

5.4. TUIFly

- (166) Πληροφοριακά, η TUIFly εξήγησε για ποιον λόγο μετέφερε αρχικά τις δραστηριότητές της από τον αερολιμένα Saarbrücken στον αερολιμένα Zweibrücken. Η TUIFly δήλωσε ότι μεταφέρθηκε στον αερολιμένα Zweibrücken λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια στον αερολιμένα Saarbrücken. Η TUIFly υποστήριξε ότι, υπό κακές καιρικές συνθήκες, λόγω των υποδομών και των τοπογραφικών χαρακτηριστικών του αερολιμένα Saarbrücken, ένα αεροσκάφος τύπου B737-800 της TUIFly με πλήρες φορτίο δεν μπορούσε να προσγειωθεί με ορθό τρόπο στον αερολιμένα και ότι, ως εκ τούτου, τα συγκεκριμένα αεροσκάφη αναγκάζονταν να αλλάζουν πορεία και να χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Zweibrücken ακόμη και πριν από την έναρξη των εμπορικών δραστηριοτήτων του. Σύμφωνα με την TUIFly, εκτός από την πρόκληση καθυστερήσεων και τάλαιπωρίας για τους επιβάτες, οι εν λόγω εκτροπές συνεπάγονταν πρόσθετα έξοδα και οργανωτικά προβλήματα για την αεροπορική εταιρεία. Η TUIFly ισχυρίστηκε ότι οι σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια στον αερολιμένα Saarbrücken κατέστησαν τις δραστηριότητές της εκεί μη βιώσιμες και τη μετακίνησή της στον αερολιμένα Zweibrücken αναπόφευκτη. Επιπλέον, επεσήμανε ότι ο μικρός διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης στον αερολιμένα Saarbrücken καθιστούσε αδύνατη την απογείωση ορισμένων αεροσκαφών με πλήρες φορτίο, με αποτέλεσμα πτήσεις μέσης απόστασης (π.χ. για τα Κανάρια Νησιά) να αναγκάζονται να ξεκινούν με τις δεξαμενές καυσίμων πλήρεις μόνον κατά το ήμισυ και να κάνουν στάση για ανεφοδιασμό στην Ισπανία ή στην Πορτογαλία.
- (167) Η TUIFly ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία της με την FZG δεν περιείχε καμία κρατική ενίσχυση και ότι τα τέλη που κατέβαλε η TUIFly ήταν σύμφωνα με τις τιμές της αγοράς. Υποστήριξε ότι οι συνθήκες στον αερολιμένα Zweibrücken και στη γύρω περιοχή είναι τέτοιες ώστε να απαιτούνται χαμηλά αερολιμένα τέλη για να μπορεί μια αεροπορική εταιρεία να λειτουργεί αποδοτικά από τον αερολιμένα Zweibrücken. Ειδικότερα, η TUIFly αναφέρθηκε στην κατάσταση των υποδομών για τους επιβάτες στον αερολιμένα Zweibrücken, στην έλλειψη κατάλληλων δημοσίων μεταφορών (σιδηρόδρομος) προς και από τον αερολιμένα, στην τοποθεσία του αερολιμένα σε περιοχή με χαμηλή αγοραστική δύναμη, στην αρχικά κακή κατάσταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης, στην απουσία καταλυμάτων για το πλήρωμα κ.λπ. Η TUIFly ισχυρίστηκε επίσης ότι, αντίθετα με τον αερολιμένα Saarbrücken (ή οποιονδήποτε άλλον αερολιμένα στον οποίο εκτελεί πτήσεις η TUIFly), ο αερολιμένας Zweibrücken δεν έχει καθεστώς «τελωνιακού αερολιμένα», με αποτέλεσμα η TUIFly να υποχρεούται να καταβάλλει «τελωνιακό τέλος» ύψους από [...] ευρώ έως [...] ευρώ ανά πτήση. Σύμφωνα με την TUIFly, αυτό αντιπροσωπεύει πρόσθετη δαπάνη περίπου [...] ευρώ ανά επιβάτη και αυξάνει τις συνολικές λειτουργικές δαπάνες της TUIFly κατά περισσότερα από [...] ευρώ ετησίως.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

6.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

- (168) Η Γερμανία εξέφρασε την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι οι παρατηρήσεις της Ryanair επιβεβαιώνουν τη θέση της Γερμανίας ότι ούτε ο αερολιμένας Zweibrücken ούτε οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα Zweibrücken έλαβαν κρατικές ενισχύσεις. Συμφώνησε επίσης ότι η σύμβαση μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της AMS πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά από τη σύμβαση μεταξύ της FZG και της Ryanair, ότι η πρώτη έχει πραγματική αξία για το ομόσπονδο κράτος και ότι συνήφθη σε τιμή αγοράς. Η Γερμανία τόνισε ειδικότερα τη σημασία του τουρισμού για την περιοχή, υποστηρίζοντας ότι η συμφωνία με την AMS αποσκοπούσε στην προώθηση του τουρισμού.

6.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AMS

- (169) Καθώς η AMS επιβεβαίωσε τη θέση της Γερμανίας ότι η σύμβαση μεταξύ της AMS και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν περιείχε καμία κρατική ενίσχυση, η Γερμανία δεν σχολίασε αναλυτικά τις επιμέρους παρατηρήσεις.

6.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ GERMANWINGS

- (170) Η Γερμανία περιόρισε την απάντησή της στις παρατηρήσεις της Germanwings στον σχολιασμό ορισμένων παρατηρήσεων οι οποίες αφορούν πραγματικά περιστατικά. Ειδικότερα, τόνισε ότι, αντίθετα προς τα όσα φαίνεται να υποδηλώνει η Germanwings, δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων Zweibrücken και Saarbrücken, αλλά οι δύο αερολιμένες θεωρούσαν πάντοτε ότι συμπλήρωναν ο ένας τον άλλον. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η επιλογή μιας αεροπορικής εταιρείας ως προς τον ποιον αερολιμένα θα εξυπηρετεί είναι προϊόν στρατηγικής απόφασης της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, την οποία η Γερμανία δεν μπορεί να σχολιάσει.

7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

- (171) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, «Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (172) Τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Κατά συνέπεια, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον το υπό εξέταση μέτρο συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που παρατίθενται κατωτέρω. Συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:

- α) να χορηγείται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων·
- β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής·
- γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και
- δ) να επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

7.1. ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΖWEIBRÜCKEN ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ / ΤΗ ΖΕΦ

7.1.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.1.1.1. Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης

- (173) Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή πρέπει καταρχάς να διαπιστώσει κατά πόσον οι FGAZ και FZG είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του ⁽²⁶⁾. Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ⁽²⁷⁾.
- (174) Στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση Leipzig/Halle, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα για εμπορικούς σκοπούς και η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες ⁽²⁸⁾. Από τη στιγμή που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, μπορούν να εφαρμοστούν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης στα πλεονεκτήματα που εκχωρούνται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων στον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851· υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979· υπόθεση C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Συλλογή 1995, σ. I-4013· υπόθεση C-55/96, Job Centre, Συλλογή 1997, σ. I-7119.

⁽²⁷⁾ Υπόθεση 118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851.

⁽²⁸⁾ Απόφαση Leipzig/Halle, και ιδίως σκέψεις 93-94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, [2012] ECLI:EU:C:2012:821, · βλέπε επίσης υπόθεση T-128/89, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση C-82/01P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297, και υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής («απόφαση Charleroi»), Συλλογή 2008, σ. II-3643.

⁽²⁹⁾ Συνεδικιασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, Roucet κατά AGF και Pistre κατά Cancava, Συλλογή 1993, σ. I-637.

- (175) Όσον αφορά το χρονικό σημείο από το οποίο η κατασκευή και η λειτουργία αερολιμένων θεωρείται οικονομική δραστηριότητα, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η σταδιακή ανάπτυξη των δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας. Ωστόσο, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, και στην απόφασή του στην υπόθεση *Leipzig/Halle* έκρινε ότι από το 2000 και μετά δεν μπορούσε πλέον να εξαιρεθεί η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στη χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση *Aéroports de Paris* (12 Δεκεμβρίου 2000) ⁽³⁰⁾, η εκμετάλλευση και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

Οικονομική ενότητα

- (176) Ωστόσο, προτού εξεταστεί η φύση των δραστηριοτήτων που ασκούν η FGZ και η FZG, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δύο χωριστές νομικές οντότητες μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν οικονομική ενότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Η εν λόγω οικονομική ενότητα λογίζεται στη συνέχεια ως η σχετική επιχείρηση.
- (177) Όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο, «ο όρος “επιχείρηση”, εντασσόμενος στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, πρέπει να νοηθεί ως οικονομική ενότητα [...], έστω και αν από νομική άποψη η οικονομική αυτή ενότητα αποτελείται από περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα» ⁽³¹⁾. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι περισσότερες οντότητες μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκούν από κοινού μια οικονομική δραστηριότητα, αποτελώντας ως εκ τούτου οικονομική ενότητα, υπό ειδικές προϋποθέσεις ⁽³²⁾.
- (178) Προκειμένου να διαπιστώσει αν περισσότερες οντότητες αποτελούν οικονομική ενότητα, το Δικαστήριο εξετάζει την ύπαρξη πλειοψηφικής συμμετοχής ή λειτουργικών, οικονομικών ή οργανικών δεσμών ⁽³³⁾.
- (179) Εν προκειμένω, η Επιτροπή εκτιμά ότι η FGZ και η FZG συνδέονται τόσο στενά ώστε πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν μία οικονομική ενότητα για τους σκοπούς των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι η FZG είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της FGZ, γεγονός το οποίο παρέχει στην FGZ την εξουσία να ελέγχει την FZG μέσω της συνέλευσης των μετόχων. Επιπλέον, η FGZ και η FZG συνδέονται μέσω συμφωνίας μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης, το οποίο σημαίνει, κατά την άποψη της Γερμανίας, ότι οι δύο οντότητες αντιμετωπίζονται ως οικονομική ενότητα βάσει του γερμανικού φορολογικού δικαίου. Σύμφωνα με το καταστατικό της FZG, τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου της είναι πάντοτε ίδια με εκείνα του εποπτικού συμβουλίου της FGZ. Και στις δύο επιχειρήσεις, FGZ και FZG, η διοίκηση διορίζεται από το αντίστοιχο εποπτικό συμβούλιο (το οποίο, όπως προαναφέρθηκε, είναι το ίδιο και για τις δύο οντότητες). Στην πράξη, ο/η [...] ήταν σε κάθε κρίσιμη χρονική στιγμή διευθύνων(-ουσα) σύμβουλος τόσο της FGZ όσο και της FZG (επιπλέον, διορίστηκε δεύτερος(-η) διευθύνων(-ουσα) σύμβουλος μόνο για την FZG και όχι για την FGZ). Επομένως, ως μοναδικός(-ή) διευθύνων(-ουσα) σύμβουλος της FGZ, ο/η [...] εκπροσωπούσε την FGZ στη συνέλευση των μετόχων της FZG, με μοναδικό μέτοχο την FGZ.
- (180) Στην πράξη, όπως καταδεικνύεται από τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι σημαντικές αποφάσεις που αφορούν τον αερολιμένα *Zweibrücken* λαμβάνονται κατά κανόνα στο επίπεδο της FGZ και στη συνέχεια δίνονται αντίστοιχες οδηγίες στην FZG. Οι πληροφορίες που παρέσχε η Γερμανία σχετικά με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης το 2008/2009 είναι διαφωτιστικές εν προκειμένω. Αρχικά, το εποπτικό συμβούλιο της FGZ έλαβε την απόφαση για τον εκσυγχρονισμό του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης. Ακολούθως, η συνέλευση των μετόχων της FGZ ζήτησε από τη διοίκηση της FGZ να συγκαλέσει συνέλευση των μετόχων της FZG. Στη συνέχεια, η διοίκηση της FGZ εκπροσώπησε την FGZ ως μοναδικό μέτοχο στη συνέλευση των μετόχων της FZG και ζήτησε από τη διοίκηση της FZG να υλοποιήσει την απόφαση της FGZ για τον εκσυγχρονισμό του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης.
- (181) Συμπερασματικά, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι δεσμοί μεταξύ της FGZ και της FZG είναι επαρκώς στενοί ώστε οι δύο οντότητες να αντιμετωπιστούν ως οικονομική ενότητα. Ειδικότερα, η FZG εξαρτάται πλήρως από οικονομική και νομική άποψη από την FGZ και δεν έχει αυτόνομη εμπορική βούληση. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις, οι FGZ/FZG αποτελούν μία επιχείρηση.

⁽³⁰⁾ Απόφαση *Leipzig/Halle*, σκέψεις 42-43.

⁽³¹⁾ Υπόθεση C-170/83, *Hydrotherm*, Συλλογή 1984, σ. I-2999, σκέψη 11. Βλέπε επίσης υπόθεση T-137/02, *Pollmeier Malchow* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-3541, σκέψη 50.

⁽³²⁾ Η από κοινού άσκηση οικονομικής δραστηριότητας αξιολογείται συνήθως μέσω εξέτασης της ύπαρξης λειτουργικών, οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ των οντοτήτων. Βλέπε για παράδειγμα, υπόθεση C-480/09 P, *AcquaElectrabel Produzione SpA* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2010, σ. I-13355, σκέψεις 47-55· υπόθεση C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze* κατά *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* κ.ά., Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 112.

⁽³³⁾ Υπόθεση C-480/09 P, *AcquaElectrabel Produzione SpA* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2010, σ. I-13355, σκέψεις 47-55· υπόθεση C-222/04, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* κ.ά., Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 112.

Οικονομική δραστηριότητα

- (182) Οι FGAZ/FZG ασχολούνται με την κατασκευή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση του αερολιμένα Zweibrücken. Οι FGAZ/FZG παρέχουν αερολιμενικές υπηρεσίες και χρεώνουν τους χρήστες —εμπορικοί αερομεταφορείς καθώς και χρήστες μη εμπορικών γενικών αεροπορικών μεταφορών— για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, εκμεταλλεζόμενες κατ' επέκταση εμπορικά τις υποδομές. Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 174-175, πρέπει να συναχθεί ότι οι FGAZ/FZG ασκούσαν οικονομική δραστηριότητα από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (δηλαδή, στις 12 Δεκεμβρίου 2000) και έπειτα.
- (183) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή τονίζει ότι η οικονομική δραστηριότητα των FGAZ/FZG δεν ξεκίνησε μόνον με την έναρξη των δραστηριοτήτων εμπορικών αεροπορικών μεταφορών στον αερολιμένα Zweibrücken το 2006.
- (184) Πρώτον, είναι σαφές από τα υπομνήματα της Γερμανίας ότι ο αερολιμένας Zweibrücken είχε ήδη επιχειρήσει προηγουμένως —ανεπιτυχώς— να προσελκύσει εμπορικές αεροπορικές μεταφορές στον αερολιμένα, επιδεικνύοντας πρόθεση εισόδου στην αγορά αυτή.
- (185) Δεύτερον, ο ισχυρισμός ότι η κατασκευή και η εκμετάλλευση αερολιμένα ισοδυναμεί με οικονομική δραστηριότητα μόνον μετά την επιτυχημένη προσέλκυση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών οδηγεί σε μη αποδεκτά συμπεράσματα: δεν θα πρέπει να διακρίνεται η προπαρασκευαστική δραστηριότητα που συνίσταται στην κατασκευή ή στην επέκταση υποδομής από τη μεταγενέστερη εμπορική χρήση της υποδομής αυτής· πράγματι, ο οικονομικός ή μη χαρακτήρας της μεταγενέστερης χρησιμοποίησης της κατασκευασμένης υποδομής καθορίζει αναγκαστικά τον χαρακτήρα της δραστηριότητας⁽³⁴⁾. Στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση Leipzig/Halle, το Γενικό Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών.
- (186) Τέλος, επισημαίνεται ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών για σκοπούς γενικής αεροπορίας συνιστά επίσης οικονομική δραστηριότητα. Το ίδιο ισχύει όσον αφορά την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε στρατιωτικούς χρήστες έναντι αμοιβής⁽³⁵⁾. Επομένως, οι FGAZ/FZG ασκούσαν οικονομική δραστηριότητα ήδη πριν από το 2006.
- (187) Ως εκ τούτου, συνάγεται ότι από τις 12 Δεκεμβρίου 2000 και έπειτα οι FGAZ/FZG ασκούσαν οικονομική δραστηριότητα, και ότι αποτελούν, ως οικονομική ενότητα, επιχείρηση για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Αρμοδιότητες του κράτους

- (188) Επομένως, μολονότι πρέπει να θεωρηθεί ότι οι FGAZ/FZG αποτελούν επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι δραστηριότητες ενός ιδιοκτήτη και φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν είναι αναγκαστικά όλες οικονομικής φύσεως⁽³⁶⁾.
- (189) Όπως επισημαίνει το Δικαστήριο⁽³⁷⁾, δραστηριότητες οι οποίες κανονικά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, την αστυνόμευση, τις τελωνειακές υπηρεσίες κ.λπ. Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων αυτών πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αποζημίωση του κόστους που επιφέρουν οι εν λόγω δραστηριότητες και να μην διοχετεύεται προς άλλες δραστηριότητες οικονομικής φύσεως⁽³⁸⁾.
- (190) Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή των υποδομών που συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω δραστηριότητες δεν συνιστά εν γένει κρατική ενίσχυση⁽³⁹⁾. Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ Απόφαση Leipzig/Halle, σκέψη 95. Βλέπε επίσης, κατ' αναλογία, υπόθεση C-205/03, FENIN κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-6295, σκέψη 26.

⁽³⁵⁾ Βλέπε πρακτικά του εποπτικού συμβουλίου της FGAZ, της 2ας Οκτωβρίου 2006, στα οποία αναφέρεται ότι ο αερολιμένας εισπράττει αμοιβή για την παροχή υπηρεσιών σε στρατιωτικούς χρήστες.

⁽³⁶⁾ Υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43.

⁽³⁷⁾ Υπόθεση C-118/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψεις 7 και 8, και υπόθεση C-30/87, Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées, Συλλογή 1988, σ. I-2479, σκέψη 18.

⁽³⁸⁾ Υπόθεση C-343/95, Calì & Figli κατά Servizio ecologico porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547· απόφαση αριθ. N 309/02 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003· απόφαση αριθ. N 438/02 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, με τίτλο «Επιχορηγήσεις προς τις βελγικές λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών» (EE C 284 της 21.11.2002).

⁽³⁹⁾ Απόφαση αριθ. N 309/02 της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003.

⁽⁴⁰⁾ Βλέπε, ιδίως, υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43, σκέψη 30, και υπόθεση C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 71.

- (191) Ωστόσο, η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται αναγκαστικά με την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας δεν πρέπει να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους ⁽⁴¹⁾. Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένου νομικού συστήματος να επιβαρύνονται αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων με τις δαπάνες ορισμένων υπηρεσιών, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες ή άλλοι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες δεν επιβαρύνονται με τις εν λόγω δαπάνες, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα στις δεύτερες αυτές αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων, ακόμη και αν οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θεωρούνται αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η ανάλυση του νομικού πλαισίου που διέπει τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ούτως ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσον οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων ή οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται δυνάμει του εν λόγω νομικού πλαισίου να επιβαρύνονται με τις δαπάνες της άσκησης ορισμένων δραστηριοτήτων, οι οποίες ενδέχεται να είναι αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα, αλλά συνδέονται άρρηκτα με την ανάπτυξη των οικονομικών τους δραστηριοτήτων.
- (192) Η Γερμανία υποστήριξε ότι οι δαπάνες που προκύπτουν από τις ακόλουθες δραστηριότητες (είτε ως επενδυτικές δαπάνες είτε ως λειτουργικές δαπάνες) πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους: μέτρα ασφαλείας αερολιμένα βάσει του άρθρου 8 του Luftverkehrsrechtsgesetz (νόμος για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, εφεξής: «LuftSiG»), μέτρα για την επιχειρησιακή ασφάλεια, μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλείας των πτήσεων βάσει του άρθρου 27c παράγραφος 2 του Luftverkehrsrechtsgesetz (νόμος για την εναέρια κυκλοφορία, εφεξής «LuftVG»), μετεωρολογικές υπηρεσίες και πυροσβεστική υπηρεσία.
- (193) Η Επιτροπή φρονεί ότι τα μέτρα βάσει του άρθρου 8 του LuftSiG, τα μέτρα βάσει του άρθρου 27c παράγραφος 2 του LuftVG (συμπεριλαμβανομένων των μετεωρολογικών υπηρεσιών) και οι πυροσβεστικές υπηρεσίες μπορούν, καταρχήν και με την επιφύλαξη της ανάλυσης που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 195 και επόμενες, να θεωρηθούν ότι συνιστούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (194) Ωστόσο, όσον αφορά τα μέτρα που αφορούν αποκλειστικά την επιχειρησιακή ασφάλεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας του αερολιμένα είναι σύνηθες μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα ⁽⁴²⁾. Με την επιφύλαξη λεπτομερέστερης επανεξέτασης επιμέρους δραστηριοτήτων και δαπανών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των λειτουργιών στον αερολιμένα δεν αποτελούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Κάθε επιχείρηση που επιθυμεί να αναλάβει την εκμετάλλευση ενός αερολιμένα πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, όπως του διαδρόμου και των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών.
- (195) Ως προς το νομικό πλαίσιο, η Γερμανία υποστήριξε ότι, όσον αφορά την πυροσβεστική υπηρεσία, δεν υπάρχουν νομικές διατάξεις που επιβάλλουν αυστηρά τις εν λόγω δαπάνες στον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόδοση των δαπανών για την πυροσβεστική υπηρεσία εμπίπτει στη νόμιμη αρμοδιότητα των ομόσπονδων κρατών και οι δαπάνες αυτές αποδίδονται συνήθως από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές. Η απόδοση περιορίζεται στο αναγκαίο για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών μέτρο.
- (196) Όσον αφορά τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 27d και το άρθρο 27f του LuftVG προβλέπουν ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με το άρθρο 27c του LuftVG καλύπτονται από το κράτος για ορισμένους συγκεκριμένους αερολιμένες. Μολονότι, στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αποφασίσει κατά πόσον η διάταξη αυτή μπορεί να χορηγεί πλεονέκτημα στους εν λόγω αερολιμένες που επωφελούνται κρατικής χρηματοδότησης βάσει του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG, είναι σαφές ότι ο νόμος προβλέπει ότι όλοι οι λοιποί αερολιμένες βαρύνονται με τις σχετικές δαπάνες. Βάσει των ανωτέρω, οι δαπάνες που σχετίζονται με τις υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν συνήθεις λειτουργικές δαπάνες τουλάχιστον των αερολιμένων που δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG.
- (197) Όσον αφορά τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 8 του LuftSiG, φαίνεται ότι η Γερμανία θεωρεί ότι όλες οι δαπάνες που αφορούν τα προβλεπόμενα σε αυτό μέτρα μπορούν να καλύπτονται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι, βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, επιτρέπεται η επιστροφή μόνον των δαπανών που σχετίζονται με τη διάθεση και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων που είναι αναγκαίοι για την άσκηση των δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 2 του LuftSiG. Όλες οι άλλες δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνεπώς, στον βαθμό που η χορηγηθείσα στην FGAZ/FZG δημόσια χρηματοδότηση απάλλαξε την εν λόγω επιχείρηση από δαπάνες τις οποίες έπρεπε να επωμιστεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του LuftSiG, η συγκεκριμένη δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρείται από τον έλεγχο βάσει των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.

⁽⁴¹⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, υπόθεση C-172/03, Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck, Συλλογή 2005, σ. I-1627, σκέψη 36 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

⁽⁴²⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2014, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.35847 (2012/N) — Τσεχική Δημοκρατία — Αερολιμένας Ostrava, αιτιολογική σκέψη 16, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Συμπεράσματα σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους

- (198) Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να διατυπώσει πιο συγκεκριμένα συμπεράσματα όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες και τις λειτουργικές δαπάνες που εικάζεται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (199) Όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα από το 2000 έως το 2009, η Επιτροπή δέχεται ότι οι λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται άμεσα με την πυροσβεστική υπηρεσία θεωρούνται δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, εφόσον η απόδοση των εν λόγω δαπανών περιορίζεται στο αυστηρά αναγκαίο για την άσκηση των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων μέτρο. Όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες για μέτρα που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 8 του LuftSiG, η Επιτροπή θεωρεί ότι μόνον οι δαπάνες για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Όσον αφορά τα μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφάλειας των πτήσεων καθώς και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες βάσει του άρθρου 27c παράγραφος 2 του LuftVG, και επισημαίνοντας ότι ο αερολιμένας Zweibrücken δεν συγκαταλέγεται στους αερολιμένες για τους οποίους η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει αναγνωρίσει αντίστοιχη ανάγκη βάσει του άρθρου 27d παράγραφος 1 και του άρθρου 27f παράγραφος 1 του LuftVG, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι λειτουργικές δαπάνες για μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφάλειας των πτήσεων καθώς και για μετεωρολογικές υπηρεσίες δεν μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Επίσης, οι λειτουργικές δαπάνες που αφορούν την επιχειρησιακή ασφάλεια του αερολιμένα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (200) Όσον αφορά τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα από το 2000 έως το 2009, η Επιτροπή δέχεται ότι οι επενδύσεις που σχετίζονται άμεσα με την πυροσβεστική υπηρεσία μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Επιπλέον, η απόδοση από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές περιορίστηκε στο αναγκαίο για την κάλυψη των εν λόγω δαπανών μέτρο. Όσον αφορά τις επενδύσεις για μέτρα που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 8 του LuftSiG, η Επιτροπή εκτιμά ότι μόνον οι δαπάνες για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Όσον αφορά τις επενδύσεις που σχετίζονται με μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφάλειας των πτήσεων καθώς και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες βάσει του άρθρου 27c παράγραφος 2 του LuftVG, και επισημαίνοντας ότι ο αερολιμένας Zweibrücken δεν συγκαταλέγεται στους αερολιμένες για τους οποίους η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει αναγνωρίσει αντίστοιχη ανάγκη βάσει του άρθρου 27d και του άρθρου 27f του LuftVG, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι επενδύσεις που σχετίζονται με μέτρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ασφάλειας των πτήσεων καθώς και με μετεωρολογικές υπηρεσίες δεν μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Επίσης, οι επενδύσεις που αφορούν την επιχειρησιακή ασφάλεια του αερολιμένα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι οι επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του διαδρόμου απογείωσης/προσγείωσης καθώς και για την εγκατάσταση προειδοποιητικών φώτων ασφάλειας κ.λπ. δεν μπορούν να χαρακτηριστούν δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.
- (201) Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από το αν από νομική άποψη οι εν λόγω δαπάνες εμπίπτουν ή όχι στην αρμοδιότητα του κράτους, έχει αποδειχθεί ότι αυτές πρέπει να βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο. Κατά συνέπεια, αν το κράτος κατέβαλε τις δαπάνες αυτές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα απαλλασσόταν από δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να επωμιστεί.

Οικονομική δραστηριότητα και χρήση από τον στρατό

- (202) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο αερολιμένας Zweibrücken χρησιμοποιείται επίσης από τις γερμανικές και άλλες στρατιωτικές δυνάμεις, μεταξύ άλλων για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Αυτό συμβαίνει παρά το γεγονός ότι ο αερολιμένας Zweibrücken δεν είναι στρατιωτικός αλλά πολιτικός αερολιμένας ⁽⁴³⁾.
- (203) Η Επιτροπή εκτιμά ότι, καταρχήν, η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στον στρατό, μεταξύ άλλων από πολιτικούς αερολιμένες, μπορεί να συνιστά δραστηριότητα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους. Ωστόσο, δεν είναι σαφές σε ποιον βαθμό η Γερμανία φρονεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση του αερολιμένα καλύπτει μόνον τις δαπάνες που προκύπτουν από την εξυπηρέτηση των αναγκών του στρατού για αερολιμενικές υπηρεσίες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, ιδίως όσον αφορά τις λειτουργικές δαπάνες, η Γερμανία δεν περιλαμβάνει τις δαπάνες που προκύπτουν από την παρουσία του στρατού στις δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Το ίδιο ισχύει, καταρχήν, για τις επενδύσεις, στις περιπτώσεις που η Γερμανία δεν επισημαίνει ότι οι επενδύσεις συνδέονται αυστηρά με τους στρατιωτικούς χρήστες του αερολιμένα.
- (204) Ωστόσο, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η συνεχιζόμενη χρήση του αερολιμένα από τον στρατό είναι ένας από τους λόγους που δικαιολογούν την απόλυτη αναγκαιότητα των επενδύσεων στην ασφάλεια του αερολιμένα (διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης κ.λπ.) και την αδυναμία κλεισίματος του αερολιμένα.

⁽⁴³⁾ Ο αερολιμένας Zweibrücken δεν περιλαμβάνεται στη δημοσίευση στρατιωτικών αεροναυτικών πληροφοριών της Γερμανίας (MIL AIP Germany), η οποία περιλαμβάνει κατάλογο όλων των στρατιωτικών αερολιμένων της Γερμανίας.

- (205) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο αερολιμένας Zweibrücken φαίνεται να παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες στον στρατό έναντι αμοιβής. Στα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της FGAZ της 2ας Οκτωβρίου 2006 παρατίθεται συζήτηση σχετικά με στρατιωτικές ασκήσεις στον αερολιμένα Zweibrücken. Η διοίκηση τονίζει ότι ένας από τους λόγους που συνηγορούν υπέρ της διεξαγωγής των εν λόγω ασκήσεων είναι τα έσοδα που παράγονται από αυτές, γεγονός που υποδηλώνει ότι, για τις FGAZ/FZG, η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στον στρατό αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Στη συζήτηση εξετάζεται επίσης κατά πόσον η FZG θα πρέπει να επιτρέψει τη διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων στον αερολιμένα Zweibrücken στο μέλλον, γεγονός που υποδηλώνει ότι εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των FGAZ/FZG η εξυπηρέτηση ή μη του στρατού.
- (206) Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι η αδυναμία της Γερμανίας να προσδιορίσει τυχόν συγκεκριμένες δαπάνες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν είτε ως επενδύσεις είτε ως λειτουργικές δαπάνες και οι οποίες συνδέονται ειδικά με τους στρατιωτικούς χρήστες του αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ένδειξη ότι ο στρατός αποτελεί, πράγματι, απλώς έναν ακόμη πελάτη του αερολιμένα Zweibrücken.
- (207) Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στον στρατό αποτελεί οικονομική δραστηριότητα στον αερολιμένα Zweibrücken, επισημαίνοντας ειδικότερα την αδυναμία προσδιορισμού τυχόν δαπανών οι οποίες συνδέονται μεμονωμένα με την παρουσία του στρατού στον αερολιμένα Zweibrücken και την (εν μέρει) οικονομική αιτιολογία της FGAZ/FZG για την εξυπηρέτηση των αναγκών του στρατού.
- (208) Ακόμη και σε περίπτωση υιοθέτησης του εναλλακτικού σεναρίου —δηλαδή, εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι οι δαπάνες που προκύπτουν από την παρουσία του στρατού μπορούν να καλύπτονται από το κράτος ως εμπίπτουσες στις αρμοδιότητες του κράτους—, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της μη οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα που συνίσταται στην εξυπηρέτηση του στρατού δεν επιτρέπεται να οδηγεί σε διασταυρωμένη επιδότηση των οικονομικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα. Ειδικότερα, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι το σύνολο των επενδύσεων σε στοιχεία ενεργητικού που χρησιμοποιούνται επίσης από τον στρατό (διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης κ.λπ.) ή των πάγιων λειτουργικών δαπανών εμπίπτει στις αρμοδιότητες του κράτους.

7.1.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (209) Για να συνιστούν κρατική ενίσχυση, τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.
- (210) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ⁽⁴⁴⁾. Για τους σκοπούς του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι ⁽⁴⁵⁾.
- (211) Στην παρούσα υπόθεση, τα σχετικά μέτρα, ήτοι οι άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις στην FZG και οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου υπέρ των FGAZ/FZG, χορηγήθηκαν απευθείας από τον προϋπολογισμό των τοπικών αρχών. Οι επενδυτικές επιχορηγήσεις προήλθαν απευθείας από τους πόρους του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ενώ οι εισφορές κεφαλαίου συγχρηματοδοτήθηκαν από το ομόσπονδο κράτος και τη ZEF, μια ένωση τοπικών δημόσιων εδαφικών νοσοτήτων.
- (212) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι επενδύσεις χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και πρέπει επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

7.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (213) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ⁽⁴⁶⁾. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ⁽⁴⁷⁾. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα.
- (214) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ακόμη ότι «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» ⁽⁴⁸⁾. Στην παρούσα υπόθεση, για να διαπιστωθεί κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση του αερολιμένα του Zweibrücken παρέχει στις FGAZ/FZG πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχαν αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τη συμπεριφορά των δημόσιων αρχών που παρέχουν τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις και τις εισφορές κεφαλαίου με εκείνη ενός ΙΕΟΑ ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τις μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, [2011], ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.

⁽⁴⁶⁾ Υπόθεση C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) κ.λπ. κατά La Poste κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-3547, σκέψη 60 και υπόθεση C-342/96 Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41.

⁽⁴⁷⁾ Υπόθεση 173/73, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1974, σ. 709, σκέψη 13.

⁽⁴⁸⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 69.

⁽⁴⁹⁾ Υπόθεση C-305/89 Ιταλία κατά Επιτροπής («Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 23· υπόθεση T-296/97, Alitalia κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-03871, σκέψη 84.

- (215) Στην αξιολόγηση δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, εφόσον το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το ζητούμενο κατά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ είναι το κατά πόσον «υπό παρόμοιες περιστάσεις, ιδιώτης εταίρος στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου» ⁽⁵⁰⁾.
- (216) Στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[...] για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» ⁽⁵¹⁾.
- (217) Επιπλέον, στην απόφασή του στην υπόθεση EDF, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[...] οικονομικές εκτιμήσεις οι οποίες γίνονται μετά τη χορήγηση του εν λόγω πλεονεκτήματος, η εκ των υστέρων διαπίστωση ότι η επένδυση που πραγματοποιήσε το κράτος μέλος ήταν πράγματι κερδοφόρος ή όψιμοι λόγοι που δικαιολογούν την επιλογή της διαδικασίας που πράγματι εφαρμόστηκε δεν επαρκούν για να αποδείξουν ότι το κράτος μέλος αυτό έλαβε, πριν ή συγχρόνως προς τη χορήγηση αυτή, τέτοια απόφαση με την ιδιότητά του ως μέτοχος» ⁽⁵²⁾.
- (218) Για να είναι σε θέση να εφαρμόσει την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα δεδομένα κατά τη χρονική στιγμή που ελήφθη η κάθε απόφαση για τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης στις FGAZ/FZG. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να βασιστεί στην αξιολόγησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που είχαν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες τοπικές αρχές κατά τη χρονική στιγμή της λήψης της απόφασης σχετικά με τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης των εξεταζόμενων μέτρων υποδομής.

Άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις

- (219) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις κάλυπταν μέρος των επενδυτικών δαπανών στις οποίες υποβλήθηκαν οι FGAZ/FZG στο πλαίσιο της οικονομικής τους δραστηριότητας. Κατά κανόνα, το σύνολο των δαπανών που αφορούν την κατασκευή και τη λειτουργία ενός αερολιμένα (με εξαίρεση τις δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν υποχρεούται συνήθως να αναλάβει βάσει του εφαρμοστέου νομικού πλαισίου), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών δαπανών, βαρύνουν τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, με αποτέλεσμα η κάλυψη μέρους των εν λόγω δαπανών να απαλλάσσει τις FGAZ/FZG από μια επιβάρυνση την οποία, υπό κανονικές συνθήκες, θα ήταν υποχρεωμένες να εσωμοιστούν.
- (220) Η Γερμανία δεν υποστήριξε ρητά ότι οι άμεσες επενδυτικές χορηγήσεις συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ. Απεναντίας, ισχυρίστηκε ότι η παύση λειτουργίας του αερολιμένα ουδέποτε αποτέλεσε ρεαλιστική επιλογή για τις τοπικές αρχές και ότι, δεδομένης της ανάγκης λειτουργίας του αερολιμένα, ήταν εύλογο, από οικονομική άποψη, να αρχίσει επίσης να εξυπηρετεί και εμπορικές πτήσεις. Σε άλλα σημεία, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι επενδύσεις στον αερολιμένα στηρίχθηκαν στη βούληση να τονωθεί οικονομικά η περιφέρεια, και ότι οι δημόσιες επιδοτήσεις ήταν απαραίτητες, διότι τα έσοδα που απέφερε η εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα δεν θα ήταν επαρκή για την κάλυψη των αντίστοιχων δαπανών.
- (221) Η Γερμανία τόνισε επίσης ότι οι υποδομές ήταν αναγκαίες για τη δημιουργία θέσεων εργασίας (περίπου 5 000 σε ολόκληρη την επικράτεια του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, εκ των οποίων 2 708 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα από τον αερολιμένα), την εξοικονόμηση κοινωνικών δαπανών (25 εκατ. ευρώ ετησίως) και τη δημιουργία φορολογικών εσόδων. Η Γερμανία επισήμανε περαιτέρω ότι οι θέσεις εργασίας είναι εξέχουσας σημασίας στη συγκεκριμένη περιοχή εάν ληφθεί υπόψη ότι το ποσοστό ανεργίας είναι επί του παρόντος κατά 2 % υψηλότερο από τον μέσο όρο του ομόσπονδου κράτους. Η Γερμανία ανέφερε επίσης ότι η σημασία του αερολιμένα για την οικονομία της περιφέρειας υπογραμμίζεται και από δύο γνωμοδοτήσεις εμπειρογνομόνων ⁽⁵³⁾.
- (222) Ωστόσο, οι κοινωνικές και περιφερειακές παράμετροι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ. Επιπλέον, ακόμη και αν η Επιτροπή μπορούσε να λάβει υπόψη τις εν λόγω κοινωνικές και περιφερειακές παραμέτρους, οι μελέτες που υπέβαλε η Γερμανία καταδεικνύουν ότι, τον Ιούνιο του 2012, η FZG δημιούργησε μόνον 115 θέσεις εργασίας στον αερολιμένα του Zweibrücken αυτόν καθ'αυτόν. Οι μελέτες αυτές επιβεβαιώνουν ότι η εμπορική ζώνη γύρω από τον μετατραπέζα αερολιμένα παρέχει συνολικά 2 708 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας. Εντούτοις, μόνο το 7,8 % των εν λόγω θέσεων εργασίας, ήτοι 210 θέσεις εργασίας, συνδέονται με τη μεταφορά και την αποθήκευση, δηλαδή με δραστηριότητες οι οποίες είναι άμεσα συνδεδεμένες με την παρουσία του αερολιμένα.
- (223) Παρότι θα μπορούσε, καταρχήν, να γίνει δεκτό ότι, ακόμη και μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις σε μια επιχείρηση που ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του κράτους θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως συμβιβασίμες με την αγορά επενδύσεις, η Γερμανία δεν προσκόμισε επιχειρηματικό σχέδιο ούτε εκ των προτέρων υπολογισμούς σχετικά με την

⁽⁵⁰⁾ Υπόθεση 40/85, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. I-2321.

⁽⁵¹⁾ Stardust Marine, σκέψη 71.

⁽⁵²⁾ Υπόθεση C-124/10P, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Électricité de France («EDF»), [2012], ECLI:EU:C:2012:318, σκέψη 85.

⁽⁵³⁾ Βλέπε υποσημείωση 22.

προβλεπόμενη αποδοτικότητα των επενδυτικών επιχορηγήσεων. Οι μοναδικές προβλέψεις που υποβλήθηκαν ήταν μια μελέτη του 2003, στην οποία παρουσιάζεται συνοπτικά ο αριθμός επιβατών των εμπορικών αερομεταφορών που θα μπορούσε να εξασφαλίσει κερδοφορία, και οι προβλέψεις του 2010 αναφορικά με τα αναμενόμενα ετήσια αποτελέσματα κατά την περίοδο μεταξύ του 2011 και του 2015. Στη δεύτερη περίπτωση προβλεπόταν ότι η FZG θα μπορούσε να καταστεί κερδοφόρα μόνον το 2015, με την παραδοχή ότι ο αριθμός επιβατών θα αυξανόταν και θα υπερέβαινε τους 500 000 επιβάτες ετησίως.

- (224) Οι επενδύσεις σε υποδομές στον αερολιμένα του Zweibrücken συνεπάγονται σημαντικό κόστος (βλέπε τις επενδυτικές δαπάνες που παρατίθενται αναλυτικά στους πίνακες Table 2 και Table 3, μετά την αφαίρεση τυχόν επενδύσεων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, όπως προσδιορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200, και των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000), καθώς και μακρά χρονική περίοδο αρνητικών αποτελεσμάτων (τουλάχιστον έως το 2015 σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις).
- (225) Παρά τις εγγενείς και σημαντικές αβεβαιότητες που συνδέονται με το έργο, όπως ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας του, δεν υπήρξε ούτε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο ούτε ανάλυση ευαισθησίας για τυχόν βασικές παραδοχές αποδοτικότητας. Αυτό δεν συνάδει με το είδος της ανάλυσης στην οποία θα είχε προβεί ένας συνετός επενδυτής για ανάλογο έργο.
- (226) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, από το 2000, οι FGAZ/FZG παρουσιάζουν κάθε χρόνο ζημιές, με τάση επιδείνωσης από το 2005 και μετά.
- (227) Πρώτον, οι άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις ήταν εκ φύσεως μη επιστρεπτές και δεν απέφεραν απόδοση της επένδυσης. Δεύτερον, η Γερμανία δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι επενδυτικές επιχορηγήσεις τέθηκαν στη διάθεση της FZG υπό όρους της αγοράς. Τρίτον, η Γερμανία δεν βασίζεται στην αρχή του ΙΕΟΑ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι οι άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις τις οποίες χορήγησε το ομόσπονδο κράτος υπέρ της FZG μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000 παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στην FZG (στον βαθμό που οι επενδυτικές επιχορηγήσεις δεν συνδέονταν αμιγώς με δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους όπως συνάγεται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200).

Ετήσιες εισφορές κεφαλαίου

- (228) Οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη ZEF χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των ετήσιων ζημιών της FGAZ, οι οποίες με τη σειρά τους οφειλονταν σχεδόν εξ ολοκλήρου στις ετήσιες ζημιές της FZG (βλέπε πίνακα 4). Επομένως, οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου διοχετεύτηκαν εντέλει για την κάλυψη μέρους των συνήθων επενδυτικών και λειτουργικών δαπανών των FGAZ/FZG, με αποτέλεσμα την απαλλαγή της επιχείρησης από μια οικονομική επιβάρυνση την οποία, υπό κανονικές συνθήκες, θα ήταν υποχρεωμένη να επωμιστεί.
- (229) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται συνοπτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 222 έως 228 όσον αφορά τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις στην FZG, η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου υπέρ των FGAZ/FZG δεν χορηγήθηκαν υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς. Ειδικότερα, η Γερμανία δεν ισχυρίστηκε ότι οι εισφορές κεφαλαίου αποτελούσαν συνήθεις επενδύσεις της αγοράς. Η Γερμανία δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν εκ των προτέρων εκτιμήσεις αποδοτικότητας, ούτε διευκρινίζει τους λόγους για τους οποίους ένας ΙΕΟΑ θα συνέχιζε να εισφέρει κεφάλαια σε μια επιχείρηση η οποία είναι σταθερά ζημιογόνος. Υπό αυτό το πρίσμα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στις FGAZ/FZG.

Συμπέρασμα

- (230) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή εκτιμά ότι, ελλείψει εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου ή άλλων εύλογων μελετών αποδοτικότητας, ένας ΙΕΟΑ δεν θα είχε λάβει την απόφαση να ξεκινήσει το υπό εξέταση επενδυτικό έργο και να αναλάβει, σε σταθερή ετήσια βάση, την κάλυψη των αυξανόμενων ζημιών των FGAZ/FZG. Ως εκ τούτου, η απόφαση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της ZEF να θέσουν σε εφαρμογή τα εν λόγω μέτρα παρέχει στην FGAZ/FZG οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

7.1.1.4. Επιλεκτικότητα

- (231) Προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής». Επομένως, από τα μέτρα που ευνοούν επιχειρήσεις μόνον όσα παρέχουν πλεονέκτημα κατά τρόπο επιλεκτικό εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης.
- (232) Στην υπό εξέταση υπόθεση, οι άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις και οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου ωφελούν αποκλειστικά τις FGAZ/FZG. Ως εκ τούτου, αμφότερα τα μέτρα είναι εξ ορισμού επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

7.1.1.5. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στις συναλλαγές

- (233) Εάν η ενίσχυση που χορηγεί ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στην εσωτερική αγορά, θεωρείται ότι η εσωτερική αγορά επηρεάζεται από την ενίσχυση ⁽⁵⁴⁾. Το οικονομικό πλεονέκτημα που παρέχεται με τις υπό εξέταση άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις και τις ετήσιες εισφορές κεφαλαίου ενισχύει την οικονομική θέση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, διότι ο τελευταίος ήταν σε θέση να ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες χωρίς να επωμίζεται όλες τις εγγενείς επενδυτικές και λειτουργικές δαπάνες.
- (234) Όπως εκτιμάται στις αιτιολογικές σκέψεις 173 και εξής, η λειτουργία ενός αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Ανταγωνισμός υπάρχει, αφενός, μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορευματικής) και, αφετέρου, μεταξύ φορέων διαχείρισης των αερολιμένων, οι οποίοι μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της διαχείρισης ενός δεδομένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και τις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, και αερολιμένες που δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής, ή βρίσκονται ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.
- (235) Όπως αναφέρεται στο σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και επιβεβαιώνεται στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν είναι δυνατό να εξαιρεθούν ακόμη και μικροί αερολιμένες από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επιπλέον, στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ρητά ότι «το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχείρησης που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση δεν αποκλείει a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών».
- (236) Ο αερολιμένας του Zweibrücken εξυπηρετεί σήμερα περίπου 242 000 επιβάτες ετησίως, ενώ κατά το παρελθόν έχει εξυπηρετήσει έως και περίπου 340 000 επιβάτες ετησίως. Σύμφωνα με τις προβλέψεις που υπέβαλε η Γερμανία, ο αριθμός των επιβατών θα μπορούσε να αυξηθεί σε περισσότερους από ένα εκατομμύριο επιβάτες ετησίως το 2025. Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 21, ο αερολιμένας του Zweibrücken βρίσκεται σε άμεση εγγύτητα με τον αερολιμένα Saarbrücken (39 χιλιόμετρα) και εντός δύο ωρών οδικώς από άλλους έξι αερολιμένες. Σύμφωνα με τη μελέτη για τις προβλέψεις της εναέριας κυκλοφορίας που υπέβαλε η Γερμανία, κατά μέσο όρο το 15 % των επιβατών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα του Zweibrücken προέρχονται από άλλα κράτη μέλη (Γαλλία και Λουξεμβούργο). Από τον αερολιμένα του Zweibrücken εκτελούνται διεθνείς πτήσεις προς προορισμούς όπως η Μαγιόρκα ή η Αττάλεια. Ο διάδρομος απογείωσης/προσγείωσης στο Zweibrücken έχει επαρκές μήκος (3 000 μέτρα) και επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να εξυπηρετούν διεθνείς προορισμούς μεσαίων αποστάσεων. Βάσει των στοιχείων αυτών, πρέπει να θεωρηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των FGAZ/FZG νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και έχει τουλάχιστον πιθανές επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (237) Εκτός από αυτές τις γενικές εκτιμήσεις, η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken βρίσκεται, ή βρισκόταν, σε άμεσο ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Saarbrücken. Πρώτον, δεν πρέπει να παραβλεφθεί ότι η TUIfly, πρώην μεγαλύτερος πελάτης του αερολιμένα Saarbrücken, αποχώρησε από τον εν λόγω αερολιμένα και μεταφέρθηκε στο Zweibrücken το 2007. Δεύτερον, για μεγάλο χρονικό διάστημα, προσφέρονταν παράλληλα πτήσεις προς το Βερολίνο από το Zweibrücken (Germanwings) και από το Saarbrücken (Air Berlin και Luxair), γεγονός που αποδεικνύει την ύπαρξη ανταγωνισμού τόσο μεταξύ των αερολιμένων όσο και μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών. Στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της FZG και της Germanwings προβλεπόταν ακόμη και η καταβολή υψηλότερων τελών υπηρεσιών από την FZG σε περίπτωση διακοπής των πτήσεων της Air Berlin από το Saarbrücken προς το Βερολίνο.
- (238) Εκτός από αυτούς τους δείκτες για τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων Zweibrücken και Saarbrücken, υπάρχουν επίσης αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι, παρά την επίσημη δήλωση της Γερμανίας ότι οι δύο αερολιμένες ουδέποτε θεώρησαν ότι βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό, υπάλληλοι του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου έχουν σαφώς αντιληφθεί την ύπαρξη ανταγωνισμού. Σε δύο εσωτερικά υπομνήματα της κυβέρνησης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου του 2003, οι συντάκτες τους υποστήριξαν ότι η συνεργασία μεταξύ των αερολιμένων Zweibrücken και Saarbrücken δεν ήταν εφικτή/σκόπιμη εκείνη τη χρονική στιγμή. Αντιθέτως, ένα υπόμνημα εξηγούσε ότι, τουλάχιστον για όσο διάστημα η FRAPORT AG συμμετείχε στον αερολιμένα του Saarbrücken, η σχέση μεταξύ των δύο αερολιμένων θα ήταν ανταγωνιστική ⁽⁵⁵⁾. Τα υπομνήματα ανέφεραν ακόμη ότι «από τη σκοπιά της Ρηνανίας-Παλατινάτου, μπορεί να αναμένεται ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken θα επικρατήσει μακροπρόθεσμα σε αυτόν τον ανταγωνισμό» ⁽⁵⁶⁾. Από τις δηλώσεις αυτές συνάγεται ότι, τουλάχιστον το 2003, υπήρχε η αντίληψη ότι η σχέση μεταξύ των δύο αερολιμένων ήταν πράγματι ανταγωνιστική.
- (239) Στο πλαίσιο αυτό, η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG πρέπει να θεωρηθεί ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

⁽⁵⁴⁾ Υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

⁽⁵⁵⁾ Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 15 Μαΐου 2003.

⁽⁵⁶⁾ Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums, 15 Μαΐου 2003.

7.1.1.6. Συμπέρασμα

- (240) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 173-239, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG υπό μορφή άμεσων επενδυτικών επιχορηγήσεων και ετήσιων εισφορών κεφαλαίου κατά την περίοδο από το 2000 έως 2009 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.2. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (241) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σχέδια θέσπισης ή τροποποίησης ενισχύσεων και δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα έως ότου η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει στη λήψη τελικής απόφασης.
- (242) Δεδομένου ότι η χρηματοδότηση έχει ήδη τεθεί στη διάθεση των FGAZ/FZG, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Γερμανία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης ⁽⁵⁷⁾.

7.1.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ

7.1.3.1. Η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 και του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (243) Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις στον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις δεν είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά. Η εξεταζόμενη ενίσχυση μπορεί να αξιολογηθεί με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, που ορίζει ότι: «οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον» δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.
- (244) Στην προκειμένη περίπτωση, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 παρέχουν ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση του κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (245) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων ⁽⁵⁸⁾ εφαρμόζεται στις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες. Στο πλαίσιο αυτό, αν η παράνομη επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους κανόνες συμβατότητας που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της παράνομης επενδυτικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές στην περίπτωση των παράνομων επενδυτικών ενισχύσεων σε αερολιμένες οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. ⁽⁵⁹⁾
- (246) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις της ανακοίνωσής της σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες, που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου ⁽⁶⁰⁾.
- (247) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στην αιτιολογική σκέψη 242 ότι οι άμεσες και ετήσιες εισφορές κεφαλαίου συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

7.1.3.2. Διάκριση μεταξύ επενδυτικών ενισχύσεων και ενισχύσεων λειτουργίας

- (248) Με βάση τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 245 και 246, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει αν το επίμαχο μέτρο συνιστά παράνομη επενδυτική ενίσχυση ή ενίσχυση λειτουργίας.

⁽⁵⁷⁾ Υπόθεση T-109/01, Fleuren Compost κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127.

⁽⁵⁸⁾ EE C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

⁽⁵⁹⁾ Σημείο 173 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁶⁰⁾ Σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (249) Σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ως επενδυτικές ενισχύσεις νοούνται «οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του “ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου”». Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών, οι επενδυτικές ενισχύσεις μπορεί να αφορούν τόσο προκαταβολή της ενίσχυσης (δηλαδή για την κάλυψη των αρχικών επενδυτικών δαπανών) όσο και την καταβολή της ενίσχυσης με τη μορφή περιοδικών δόσεων (για την κάλυψη του κόστους κεφαλαίου, όσον αφορά τις ετήσιες αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης).
- (250) Απεναντίας, οι ενισχύσεις λειτουργίας αφορούν την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών λειτουργίας ενός αερολιμένα, οι οποίες ορίζονται ως «το υποκείμενο κόστος ενός αερολιμένα το οποίο σχετίζεται με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους»⁽⁶¹⁾.
- (251) Βάσει αυτών των ορισμών, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι άμεσες εισφορές κεφαλαίου, οι οποίες συνδέονταν όλες με συγκεκριμένα επενδυτικά έργα, συνιστούν επενδυτική ενίσχυση υπέρ των FGAZ/FZG.
- (252) Αντιθέτως, το μέρος των ετήσιων εισφορών κεφαλαίου που χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη ετήσιων λειτουργικών ζημιών⁽⁶²⁾ των FGAZ/FZG, μετά την αφαίρεση των δαπανών που περιλαμβάνονται στα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) και θεωρείται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, όπως διαπιστώνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200, καθώς και των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, συνιστά ενίσχυση λειτουργίας υπέρ των FGAZ/FZG.
- (253) Τέλος, το μέρος των ετήσιων εισφορών κεφαλαίου που καλύπτει τις ζημίες των FGAZ/FZG οι οποίες δεν περιλαμβάνονται ήδη στα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (δηλαδή την ετήσια απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού, το κόστος χρηματοδότησης κ.λπ.), αφαιρουμένων των δαπανών που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους, όπως ορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200, καθώς και των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, συνιστά επενδυτική ενίσχυση.

7.1.3.3. Συμβιβασμο της επενδυτικής ενίσχυσης

- (254) Σύμφωνα με το σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή πρέπει να εξετάζει εάν πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:
- α) η κατασκευή και η εκμετάλλευση ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)·
 - β) η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη με τον καθορισμένο στόχο·
 - γ) η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν·
 - δ) η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις· και
 - ε) η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον.
- (255) Επιπλέον, οι κρατικές ενισχύσεις προς αερολιμένες, όπως κάθε άλλο μέτρο κρατικής ενίσχυσης, πρέπει να έχουν χαρακτήρα κινήτρου και να είναι αναγκαίες και ανάλογες προς τον επιδιωκόμενο θεμιτό στόχο, ώστε να είναι συμβιβασιμες.
- (256) Η Γερμανία διαβεβαιώνει ότι η επενδυτική ενίσχυση υπέρ των FGAZ/FZG πληροί όλα τα κριτήρια συμβατότητας των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (257) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν καθορίζονται επακριβή κριτήρια βάσει των οποίων θα αξιολογείται κατά πόσον οι επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες συμβάλλουν στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Ωστόσο, απλώς και μόνο η αλληλεπικάλυψη υφιστάμενων αερολιμενικών υποδομών δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εξυπηρετεί την επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος.
- (258) Ως προς το σημείο αυτό, συνεπώς, η Επιτροπή οφείλει να αξιολογήσει, πρωτίστως, κατά πόσον ο αερολιμένας του Zweibrücken επικαλύπτει υφιστάμενες αερολιμενικές υποδομές στην περιοχή.

⁽⁶¹⁾ Σημείο 25 υποσημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁶²⁾ Εκφραζόμενο σε κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων («EBITDA»).

Αλληλεπικάλυψη: αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των αερολιμένων του Zweibrücken και του Saarbrücken

- (259) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken βρίσκεται σε άμεση εγγύτητα με τον αερολιμένα του Saarbrücken. Η απόσταση σε ευθεία γραμμή μεταξύ των δύο αερολιμένων είναι περίπου 20 χιλιόμετρα, δηλαδή περίπου 39 χιλιόμετρα οδικώς. Ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ των δύο αερολιμένων είναι περίπου 30 λεπτά με αυτοκίνητο. Επιπλέον, υπάρχουν τουλάχιστον άλλοι έξι αερολιμένες που απέχουν λιγότερο από δύο ώρες από τον αερολιμένα του Zweibrücken.
- (260) Η εγγύτητα μεταξύ των δύο αερολιμένων σημαίνει ότι αμφότεροι εξυπηρετούν σχεδόν την ίδια ζώνη επιρροής. Οι διάφορες μελέτες που υπέβαλε η Γερμανία στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης ⁽⁶³⁾, καθώς και κατά την παράλληλη επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με τον αερολιμένα του Saarbrücken ⁽⁶⁴⁾, επιβεβαιώνουν ότι η πλειονότητα των επιβατών που χρησιμοποιούν τους δύο αερολιμένες προέρχονται από τη Δυτική Ρηνανία-Παλατινάτο και το Σάαρ.
- (261) Οι αερολιμένες Saarbrücken και Zweibrücken παρουσιάζουν επίσης σχετικά παρόμοια χαρακτηριστικά. Όταν ξεκίνησε η εκτέλεση εμπορικών πτήσεων στο Zweibrücken το 2006, ο πρώτος πελάτης ήταν η Germanwings, η οποία προσέφερε ένα δρομολόγιο με προορισμό το Βερολίνο. Το ίδιο δρομολόγιο εξυπηρετείτο από τον αερολιμένα Saarbrücken από τη Luxair και, από το 2007 και μετά, από την Air Berlin. Ο δεύτερος μεγαλύτερος πελάτης του Zweibrücken ήταν η TUIFly, η οποία προσέφερε πτήσεις προς διάφορους προορισμούς διακοπών, κυρίως στη Μεσόγειο. Πριν αρχίσει να εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα του Zweibrücken, η TUIFly ήταν ένας από τους μεγαλύτερους πελάτες του αερολιμένα του Saarbrücken.
- (262) Ο αερολιμένας του Zweibrücken επιχείρησε επίσης να επεκταθεί δυναμικότερα στην αγορά των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους μέσω της σύναψης σύμβασης με τη Ryanair, η οποία διατήρησε ωστόσο μόνο το δρομολόγιο προς τον αερολιμένα Stansted του Λονδίνου για χρονικό διάστημα μικρότερο του ενός έτους. Τελικά, αποχώρησε και η Germanwings από τον αερολιμένα, γεγονός που είχε ως συνέπεια ο αερολιμένας του Zweibrücken να επικεντρώνεται από το τέλος του 2011 σχεδόν αποκλειστικά σε ναυλωμένες πτήσεις σε προορισμούς διακοπών και σε ορισμένες εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές.
- (263) Ωστόσο, ναυλωμένες πτήσεις σε προορισμούς διακοπών προσέφερε, και εξακολουθεί να προσφέρει, και ο αερολιμένας του Saarbrücken. Το σημαντικό στοιχείο που προκύπτει είναι ότι οι κυριότεροι προορισμοί που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα του Zweibrücken εξυπηρετούνται σε τακτική βάση και από τον αερολιμένα του Saarbrücken. Για παράδειγμα, από το πρόγραμμα τακτικών πτήσεων καταδεικνύεται ότι οι δύο συχνότεροι προορισμοί που εξυπηρετήθηκαν το καλοκαίρι του 2014 από το Zweibrücken ήταν η Αττάλεια και η Palma de Mallorca, αντιπροσωπεύοντας συνολικά το 70 % των εβδομαδιαίων πτήσεων. Παράλληλα, αμφότεροι οι προορισμοί εξυπηρετούνταν επίσης από τον αερολιμένα του Saarbrücken, και μάλιστα με παρεμφερή συχνότητα: την εβδομάδα μεταξύ της 16ης Ιουνίου 2014 και της 23ης Ιουνίου 2014, αναχώρησαν από τον αερολιμένα του Zweibrücken 16 πτήσεις με προορισμό την Αττάλεια ή την Palma de Mallorca, ενώ από τον αερολιμένα του Saarbrücken αναχώρησαν προς τους ίδιους προορισμούς 18 πτήσεις.

Αλληλεπικάλυψη: χωρητικότητα, αριθμός επιβατών και ετήσια αποτελέσματα

- (264) Μετά την είσοδο του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά εμπορικών πτήσεων, ο αριθμός επιβατών αυξήθηκε ταχύτατα, από 78 000 επιβάτες το 2006 σε 338 000 επιβάτες το 2009. Μετά την εν λόγω περίοδο ταχείας ανάπτυξης, ο αριθμός επιβατών άρχισε να μειώνεται, σημειώνοντας πτώση σε 242 000 επιβάτες το 2012. Εάν ληφθεί υπόψη ότι η χωρητικότητα στον αερολιμένα του Zweibrücken ανέρχεται σε 700 000 επιβάτες, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο αερολιμένας ουδέποτε λειτουργήσε σε ποσοστό άνω του 50 % της διαθέσιμης χωρητικότητάς του, και λειτουργεί επί του παρόντος σε ποσοστό περίπου 35 % της διαθέσιμης χωρητικότητας.
- (265) Συγκριτικά, ο αριθμός επιβατών στον αερολιμένα του Saarbrücken ήταν ουσιαστικά σταθερός, της τάξης περίπου των 450 000 επιβατών ετησίως, μέχρι την είσοδο του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά εμπορικών πτήσεων, οπότε ο αριθμός των επιβατών μειώθηκε από 487 000 επιβάτες το 2005 σε 350 000 επιβάτες το 2007. Μετά την αναπροσαρμογή των αερολιμενικών τελών, ο αερολιμένας του Saarbrücken κατόρθωσε να προσελκύσει την Air Berlin το 2007, γεγονός που επέφερε μικρή βελτίωση και αύξηση του αριθμού των επιβατών, ο οποίος άγγιξε το 2008 το ανώτατο όριο των 518 000 επιβατών. Το 2012, 425 000 επιβάτες χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα του Saarbrücken. Δεδομένου ότι επί του παρόντος η χωρητικότητα του Saarbrücken ανέρχεται επίσης σε 700 000 επιβάτες ετησίως, χρησιμοποιήθηκε μόνο το 50-75 % της διαθέσιμης χωρητικότητάς του. Ως προς το σημείο αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι η χωρητικότητα του αερολιμένα του Saarbrücken θα μπορούσε να είναι υψηλότερη (δηλαδή 750 000-800 000 επιβάτες ετησίως) εάν δεν περιοριζόταν λόγω του αριθμού των ελέγχων ασφαλείας επιβατών που δύναται να διενεργεί σε ωριαία βάση ο αερολιμένας. Ο περιορισμός αυτός οφείλεται στο γεγονός ότι ο αερολιμένας του Saarbrücken διαθέτει επί του παρόντος μόνο δύο σαρωτές ασφαλείας.

⁽⁶³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, Σεπτέμβριος 2009· Intraplan Consult GmbH, «Luftverkehrsprognose Flughafen Saarbrücken — Vorgehensweise und Ergebnisse», Οκτώβριος 2010.

⁽⁶⁴⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.26190 — Γερμανία — Αερολιμένας Saarbrücken, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

- (266) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι αμφότεροι οι αερολιμένες του Saarbrücken και του Zweibrücken ήταν ζημιόγιοι κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου (2000-2009). Κατά κύριο λόγο, οι ετήσιες ζημιές και στους δύο αερολιμένες αυξήθηκαν ραγδαία από το 2006 και μετά, όταν ο αερολιμένας του Zweibrücken εισήλθε στην αγορά εμπορικών πτήσεων.

Αλληλεπικάλυψη: αποδεικτικά στοιχεία άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των δύο αερολιμένων

- (267) Η Επιτροπή έχει επισημάνει ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 237 και 238 ότι υπάρχουν ορισμένες ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες ο αερολιμένας του Zweibrücken βρισκόταν σε άμεσο ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Saarbrücken. Πρώτον, πρέπει να υπενθυμιστεί ακόμη μία φορά ότι η TUIFly, πρώην μεγαλύτερος πελάτης του αερολιμένα Saarbrücken, αποχώρησε από τον εν λόγω αερολιμένα και μεταφέρθηκε στον αερολιμένα του Zweibrücken το 2007⁽⁶⁵⁾. Δεύτερον, για μεγάλο χρονικό διάστημα, προσφέρονταν παράλληλα πτήσεις προς το Βερολίνο από το Zweibrücken (Germanwings) και από το Saarbrücken (Air Berlin και Luxair), γεγονός που αποδεικνύει την ύπαρξη ανταγωνισμού τόσο μεταξύ των αερολιμένων όσο και μεταξύ των εξυπηρετούμενων δρομολογίων από τις αεροπορικές εταιρείες. Στη σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της FZG και της Germanwings προβλεπόταν ακόμη και η καταβολή υψηλότερων τελών υπηρεσιών από την FZG σε περίπτωση διακοπής των πτήσεων της Air Berlin από το Saarbrücken προς το Βερολίνο.
- (268) Εκτός από τους επιρόσθετους δείκτες που έχουν ήδη αναφερθεί (βλέπε αιτιολογική σκέψη 238), η Επιτροπή εφιστά επίσης την προσοχή στα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της FGAZ της 26ης Ιουνίου 2009. Κατά τη συνοπτική παρουσίαση της έκθεσης του διοικητικού συμβουλίου καταγράφεται στα πρακτικά μια συνεδρίαση μεταξύ της διοίκησης της FGAZ, της Ryanair και του Υπουργείου Οικονομικών της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνεδρίασης, στην οποία συζητήθηκε το μέλλον της σχέσης της Ryanair με τον αερολιμένα του Zweibrücken, ο εκπρόσωπος του Υπουργείου «επισημάνει στη [Ryanair] ότι η κυβέρνηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου θα θεωρούσε εξαιρετικά δυσάρεστη ενέργεια εκ μέρους της Ryanair την έναρξη πτήσεων στον αερολιμένα του Saarbrücken». Η επισημάνση αυτή δεν καταδεικνύει τη συμπληρωματικότητα μεταξύ των δύο αερολιμένων· απεναντίας, είναι ενδεικτική του γεγονότος ότι οι δύο αερολιμένες βρίσκονταν σε επιχειρηματικό ανταγωνισμό.

Αλληλεπικάλυψη: εμπορευματικές μεταφορές

- (269) Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken ασκεί επίσης δραστηριότητες διακίνησης αερομεταφερόμενου φορτίου. Παρότι οι εμπορευματικές μεταφορές δεν αποτελούν σημαντική πτυχή των δραστηριοτήτων στον αερολιμένα του Saarbrücken, συνιστούν κεντρικό στοιχείο του επιχειρηματικού μοντέλου του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 21, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn απέχει από τον αερολιμένα του Zweibrücken μόνο περίπου 128 χιλιόμετρα ή 84 λεπτά με αυτοκίνητο. Επιπλέον, διακίνηση αερομεταφερόμενου φορτίου γίνεται επίσης στον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, ο οποίος απέχει περίπου 145 χιλιόμετρα, ή περίπου 86 λεπτά με αυτοκίνητο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 21) από τον αερολιμένα του Zweibrücken.
- (270) Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εμπορευματικές μεταφορές χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλότερη κινητικότητα σε σύγκριση με τις επιβατικές μεταφορές⁽⁶⁶⁾. Εν γένει, θεωρείται ότι η ακτίνα της ζώνης επιρροής για τους εμπορευματικούς αερολιμένες αντιστοιχεί τουλάχιστον σε περίπου 200 χιλιόμετρα και διάρκεια μετάβασης δύο ωρών. Έως έναν ορισμένο βαθμό, φαίνεται ότι ο κλάδος προτείνει ως γενικώς αποδεκτό μέγιστο χρόνο οδικής μεταφοράς μισή ημέρα (δηλαδή χρόνο οδήγησης έως και 12 ώρες με φορτηγό)⁽⁶⁷⁾.
- (271) Δεδομένου ότι η ζώνη επιρροής για τις εμπορευματικές μεταφορές είναι κατά κανόνα πολύ μεγαλύτερη από ό,τι για τις επιβατικές μεταφορές, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn και ο αερολιμένας του Λουξεμβούργου παρέχουν επαρκή χωρητικότητα εμπορευματικών αερομεταφορών για την περιοχή.

Αλληλεπικάλυψη: εξέταση των διαπιστώσεων

- (272) Βάσει των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 259-270, η Επιτροπή κρίνει ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken επικαλύπτει τις διαθέσιμες αερολιμενικές υποδομές στον αερολιμένα του Saarbrücken. Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι ακόμη και πριν από την είσοδο του Zweibrücken στην αγορά εμπορικών πτήσεων, η περιοχή διέθετε άρτιες συνδέσεις μέσω των υφιστάμενων αερολιμένων, κυρίως μέσω του αερολιμένα του Saarbrücken, και ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken δεν ενισχύει τη συνδεσιμότητα της περιοχής.

⁽⁶⁵⁾ Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η TUIFly ισχυρίστηκε ότι η απόφασή της να αποχωρήσει από το Saarbrücken και να μεταφερθεί στο Zweibrücken στηρίχθηκε σε προβληματισμούς ασφαλείας που αφορούσαν τον διάδρομο απογείωσης/προσγείωσης του Saarbrücken. Από την άλλη πλευρά, η Γερμανία διαβεβαίωσε, στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας στην υπόθεση SA.26190, ότι οι αποφάσεις των αεροπορικών εταιρειών να αποχωρήσουν από το Saarbrücken ουδέποτε αιτιολογήθηκαν με βάση τις υποδομές του Saarbrücken. Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να προβεί σε εκτιμήσεις όσον αφορά τα ακριβή κίνητρα της TUIFly για τη μεταφορά της από το Saarbrücken στο Zweibrücken.

⁽⁶⁶⁾ Για παράδειγμα, ο αερολιμένας Leipzig/Halle βρισκόταν σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Vatry (Γαλλία) για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού κόμβου της DHL. Βλέπε απόφαση Leipzig/Halle, σκέψη 93.

⁽⁶⁷⁾ Απάντηση του αερολιμένα της Λιέγης στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- (273) Επιπλέον, τυχόν ζήτηση για αεροπορικές υπηρεσίες που δεν καλύπτεται από τον αερολιμένα του Saarbrücken θα μπορούσε να καλυφθεί εύκολα από τους άλλους έξι αερολιμένες στους οποίους η πρόσβαση είναι δυνατή σε λιγότερο από δύο ώρες από τον αερολιμένα Saarbrücken. Όσον αφορά ιδίως τις τουριστικές πτήσεις, οι χρόνοι μετακίνησης που δεν υπερβαίνουν τις δύο ώρες είναι εν γένει αποδεκτοί. Το ίδιο ισχύει επίσης σε ό,τι αφορά τη ζήτηση για υπηρεσίες εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών.
- (274) Η Γερμανία δεν προσκόμισε στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι οι προβλέψεις σχετικά με τον αριθμό επιβατών απαιτούσαν την είσοδο του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά. Πιο συγκεκριμένα, μολονότι η είσοδος του αερολιμένα στην αγορά εμπορικών πτήσεων πραγματοποιήθηκε το 2006, η πρώτη μελέτη σχετικά με τον προβλεπόμενο αριθμό των επιβατών ανέφερε ημερομηνίες από τον Σεπτέμβριο του 2009 ⁽⁶⁸⁾. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός ότι η δημόσια χρηματοδότηση από το 2000 αποσκοπούσε στην κάλυψη της ζήτησης για αεροπορικές υπηρεσίες η οποία δεν θα μπορούσε να καλυφθεί διαφορετικά.
- (275) Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι, σύμφωνα με προβλέψεις του αερολιμένα του Saarbrücken το 1997, ο αριθμός επιβατών του αερολιμένα αναμενόταν να αυξηθεί έως το 2010 σε 676 000 επιβάτες ⁽⁶⁹⁾. Λόγω του ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken δεν είχε δραστηριοποιηθεί ακόμη, εκείνη την εποχή, στην αγορά εμπορικών πτήσεων, μπορεί να θεωρηθεί ότι η πρόβλεψη αυτή αποτελούσε την πλέον αξιόπιστη πρόβλεψη όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών για την περιοχή. Δεδομένου ότι ο αερολιμένας του Saarbrücken διαθέτει χωρητικότητα της τάξης των 700 000 — 800 000 επιβατών ετησίως, καθίσταται σαφές ότι ο αερολιμένας του Saarbrücken θα μπορούσε από μόνος του να εξυπηρετήσει για σημαντικό χρονικό διάστημα τον αριθμό των επιβατών που είχε προβλεφθεί το 1997.
- (276) Η Επιτροπή είναι εξάλλου της άποψης ότι δεν καταδεικνύεται τυχόν ανεπάρκεια της χωρητικότητας του Saarbrücken για την κάλυψη της ζήτησης στην περιοχή ούτε με βάση τον πραγματικό αριθμό επιβατών στους αερολιμένες του Zweibrücken και του Saarbrücken. Είναι γεγονός ότι ο συνολικός αριθμός επιβατών στους αερολιμένες του Saarbrücken και του Zweibrücken ανήλθε σχεδόν σε 850 000 επιβάτες το 2008 και σε 810 000 το 2009, αριθμητικά στοιχεία που υπερβαίνουν τη μέγιστη χωρητικότητα του αερολιμένα του Saarbrücken. Παράλληλα, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία παρουσιάζουν ελαφρώς στρεβλωμένη εικόνα της πραγματικής ζήτησης στην περιοχή: πρώτον, ο υψηλός αριθμός επιβατών φαίνεται να διαμορφώνεται από τον άμεσο ανταγωνισμό μεταξύ των δρομολογίων με προορισμό το Βερολίνο τα οποία προσφέρονται από τους αερολιμένες του Zweibrücken και του Saarbrücken (και από τις αεροπορικές εταιρείες Germanwings και Air Berlin / Luxair, αντίστοιχα) και τα οποία προσέλκυσαν προσωρινά επιπρόσθετο αριθμό επιβατών. Ωστόσο, μόλις η Germanwings διέκοψε την εκτέλεση του μη κερδοφόρου δρομολογίου της με προορισμό το Βερολίνο, η ζήτηση για το συγκεκριμένο δρομολόγιο μειώθηκε. Δεύτερον, η Επιτροπή εκτιμά (βλέπε τμήμα 7.3) ότι η Germanwings, η TUIfly και η Ryanair αποκόμισαν και οι τρεις οφέλη από τη μη συμβίβαστη κρατική ενίσχυση που τους χορήγησαν οι FGAZ/FZG. Στον βαθμό που η εν λόγω ενίσχυση μεταφράστηκε ενδεχομένως σε μειωμένες τιμές εισιτηρίων, είναι αμφίβολο το κατά πόσον ο επιδοτούμενος κατά τον τρόπο αυτόν αριθμός επιβατών στο Zweibrücken αντιπροσώπευε την πραγματική ζήτηση στην περιοχή. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι ο συνολικός αριθμός επιβατών έχει σημειώσει πτώση από το 2009: ο συνολικός αριθμός επιβατών για το Zweibrücken και το Saarbrücken ανήλθε περίπου σε 670 000 επιβάτες το 2012, και επομένως ήταν χαμηλότερος από την οριακή τιμή της χωρητικότητας του αερολιμένα του Saarbrücken.
- (277) Περαιτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχειρήμα που προβάλλει η Γερμανία, σύμφωνα με το οποίο οι δύο αερολιμένες είναι μόνο συμπληρωματικοί —και όχι ανταγωνιστικοί— μεταξύ τους. Πρώτον, μολονότι φαίνεται να υπάρχει σχετική διαφορά ανάμεσα στα επιχειρηματικά μοντέλα των δύο αερολιμένων, είναι σαφές ότι η κύρια δραστηριότητα του αερολιμένα Zweibrücken (πτήσεις προς τόπους διακοπών, ιδίως προς την Αττάλεια και την Palma de Mallorca) εξυπηρετείται επίσης από το Saarbrücken. Αντιθέτως, το Saarbrücken εστιάζει πράγματι στις τακτικές πτήσεις σε μεγάλες πόλεις, όπως το Λουξεμβούργο, το Βερολίνο και το Αμβούργο. Ωστόσο, αυτό δεν αλλάζει το γεγονός ότι ένα μικρό μόνο μέρος της δραστηριότητας του Zweibrücken φαίνεται ότι δεν καλύπτεται ή δεν θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί από το Saarbrücken.
- (278) Η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι οι διαφορές ως προς τις υποδομές που πράγματι υπάρχουν μεταξύ των δύο αερολιμένων δεν κλονίζουν τη διαπίστωσή της ότι ο αερολιμένας του Zweibrücken επικαλύπτει τις αερολιμενικές υποδομές που προϋπήρχαν ήδη στο Saarbrücken. Μολονότι αληθεύει ότι το Zweibrücken διαθέτει διάδρομο απογείωσης/προσγείωσης μεγαλύτερου μήκους, ο οποίος καθιστά τον αερολιμένα καταλληλότερο για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και βαρέων εμπορευματικών αεροσκαφών, οι διαφορές αυτές δεν είναι επαρκείς ώστε να αιτιολογείται η λειτουργία δύο αερολιμένων σε τόσο μεγάλη εγγύτητα. Πρώτον, όπως επεξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 269 και 270, η ζήτηση για εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές εξυπηρετείται επαρκώς από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου, στους οποίους δεν επιβάλλονται —σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής— σχετικοί περιορισμοί όσον αφορά το βάρος των αεροσκαφών. Δεύτερον, η Γερμανία δεν απέδειξε ότι για σημαντικό αριθμό εμπορικών επιβατικών πτήσεων που αναχωρούν από το Zweibrücken, δεν θα ήταν δυνατή η εκτέλεσή τους από το Saarbrücken.
- (279) Τέλος, δεδομένου ότι, πριν από την είσοδο του αερολιμένα του Zweibrücken στην αγορά, ο αερολιμένας του Saarbrücken ήταν προφανώς σε θέση να εξυπηρετήσει τη ζήτηση για αεροπορικές υπηρεσίες την οποία πλέον καλύπτει εν μέρει ο αερολιμένας του Zweibrücken, η διαφορά όσον αφορά τις υποδομές δεν αιτιολογεί την αλληλεπικάλυψη των υποδομών που υπήρχαν ήδη στο Saarbrücken.

⁽⁶⁸⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, «Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025», Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, Σεπτέμβριος 2009.

⁽⁶⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.26190 — Γερμανία — Αερολιμένας Saarbrücken, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Συμπέρασμα

- (280) Βάσει των πραγματικών περιστατικών και των εκτιμήσεων που παρουσιάζονται και εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 255 έως 279, η Επιτροπή κρίνει ότι η επενδυτική ενίσχυση υπέρ των FGAZ/FZG χρησίμευσε για τη δημιουργία ή τη συντήρηση υποδομών οι οποίες επικαλύπτουν απλώς τον (μη αποδοτικό) αερολιμένα του Saarbrücken. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η επενδυτική ενίσχυση συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος.
- (281) Δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις συμβατότητας που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 254 είναι σωρευτικές, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αξιολογήσει τις υπόλοιπες προϋποθέσεις συμβατότητας. Κατά συνέπεια, στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση, η επενδυτική ενίσχυση δεν θα πρέπει να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.
- (282) Λαμβανομένου υπόψη ότι ούτε η Γερμανία προέβαλε ούτε η Επιτροπή εντόπισε τυχόν εναλλακτικούς βάσιμους λόγους συμβατότητας, συνάγεται το συμπέρασμα ότι, στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση, η επενδυτική ενίσχυση υπέρ των FGAZ/FZG δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.1.3.4. Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης λειτουργίας βάσει των κανόνων ΥΓΟΣ

- (283) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η δημόσια χρηματοδότηση όσον αφορά τη χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας υπέρ των FGAZ/FZG πρέπει να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά ως αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.
- (284) Το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης ορίζει ότι «Οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης».
- (285) Το άρθρο αυτό προβλέπει (μερική) παρέκκλιση από την απαγόρευση της κρατικής ενίσχυσης που περιέχεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, στον βαθμό που η κρατική ενίσχυση είναι απαραίτητη και αναλογική για τη διασφάλιση της εκτέλεσης της ΥΓΟΣ υπό αποδεκτούς οικονομικούς όρους.
- (286) Έως την 31η Ιανουαρίου 2012, το πλαίσιο του 2005 για τις ΥΓΟΣ⁽⁷⁰⁾ και η απόφαση του 2005 για τις ΥΓΟΣ αποτελούσαν την πολιτική της Επιτροπής κατά την εφαρμογή της παρέκκλισης του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.
- (287) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι και οι δύο αυτές πράξεις επιβάλλουν την υποχρέωση η υπό εξέταση επιχείρηση να είναι επιφορτισμένη με πραγματική ΥΓΟΣ. Η ανάθεση αποστολών δημόσιας υπηρεσίας σε έναν αερολιμένα πρέπει να αποτελεί το αντικείμενο «μίας ή περισσότερων επίσημων πράξεων» οι οποίες πρέπει να προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την «ακριβή φύση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας»⁽⁷¹⁾.

Πραγματική ΥΓΟΣ

- (288) Όσον αφορά, καταρχάς, το ερώτημα σχετικά με το κατά πόσον η λειτουργία του αερολιμένα Zweibrücken συνιστά πραγματική ΥΓΟΣ, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι μια δραστηριότητα, για να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, θα πρέπει να εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνήθεις οικονομικές δραστηριότητες και ότι ο στόχος γενικού συμφέροντος που επιδιώκεται δεν μπορεί να συνίσταται απλώς στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών όπως προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης⁽⁷²⁾. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό μπορεί να συμβεί μόνο εάν τμήμα της περιοχής που εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του⁽⁷³⁾.
- (289) Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι υπάρχει ένας ορισμένος βαθμός αλληλεπικάλυψης μεταξύ του ορθού ορισμού μιας ΥΓΟΣ και του ερωτήματος σχετικά με το κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση ενός αερολιμένα (συμπεριλαμβανομένων αμφοτέρων των επενδυτικών και των λειτουργικών δαπανών) συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Η Επιτροπή υπενθυμίζει στις αιτιολογικές σκέψεις 257 και εξής ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση που συνεπάγεται την αλληλεπικάλυψη αερολιμενικών υποδομών σε μια δεδομένη περιοχή συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος (βλέπε επίσης αιτιολογικές σκέψεις 294 και εξής). Η

⁽⁷⁰⁾ ΕΕ C 297 της 29.11.2005.

⁽⁷¹⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 66. Βλέπε επίσης άρθρο 4 της απόφασης του 2005 για τις ΥΓΟΣ.

⁽⁷²⁾ Βλέπε απόφαση N 381/04 — Γαλλία — Δίκτυο τηλεπικοινωνιών υψηλής ταχύτητας της περιφέρειας Ryténées-Atlantiques (DORSAL) (ΕΕ C 162 της 2.7.2005, σ. 5).

⁽⁷³⁾ Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 72.

Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά ΥΓΟΣ «εάν τμήμα της περιοχής που δυνητικά εξυπηρετείται από τον αερολιμένα θα ήταν, χωρίς τον αερολιμένα, απομονωμένο από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έβλαπτε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του»⁽⁷⁴⁾. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή εκτιμά ομοίως ότι η λειτουργία ενός αερολιμένα που επικαλύπτει άλλον αερολιμένα στην ίδια περιοχή δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί πραγματική ΥΓΟΣ⁽⁷⁵⁾.

- (290) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση, η δημόσια χρηματοδότηση των υποδομών του αερολιμένα Zweibrücken δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά διότι επικαλύπτει υφιστάμενες υποδομές. Ομοίως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η λειτουργία του αερολιμένα του Zweibrücken δεν αποτελεί πραγματική υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Στον βαθμό που η Γερμανία θεωρεί ότι η λειτουργία του αερολιμένα του Zweibrücken αποτελεί ΥΓΟΣ, συνάγεται ότι έχει υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα ως προς τον ορισμό της ΥΓΟΣ⁽⁷⁶⁾.

Πράξη ανάθεσης

- (291) Δεύτερον, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι FGAZ/FZG δεν ήταν σε καμία περίπτωση επιφορτισμένες με τη διαχείριση του αερολιμένα του Zweibrücken ως ΥΓΟΣ. Ως σχετικές πράξεις ανάθεσης, η Γερμανία υπέδειξε μόνο τη γενική άδεια λειτουργίας του αερολιμένα και την «υποχρέωση διαχείρισής του» σύμφωνα με το άρθρο 45 του LuftVZO. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με τη Γερμανία, η επιβολή υποχρέωσης διαχείρισης ήταν το αποτέλεσμα αναβάθμισης του αερολιμένα του Zweibrücken από «αεροδρόμιο» σε «αερολιμένα» κατά την έννοια του άρθρου 49 και του άρθρου 38 του LuftVZO⁽⁷⁷⁾. Ωστόσο, η εν λόγω αναβάθμιση πραγματοποιήθηκε μόλις στις αρχές του 2010, γεγονός που σημαίνει ότι, κατά την υπό εξέταση περίοδο στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης (2000-2009), δεν τεκμαίρεται καμία ανάθεση από το άρθρο 45 του LuftVZO.
- (292) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι «εκτός από την άδεια λειτουργίας και την ένταξη στο έργο μετατροπής της Ρηνανίας-Παλατινάτου, δεν πραγματοποιήθηκε γενική επίσημη ανάθεση ΥΓΟΣ στην FZG». Δεδομένου ότι η Γερμανία δεν διευκρίνισε τον τρόπο με τον οποίο η άδεια λειτουργίας, αυτή καθαυτή, μπορεί να συνιστά κατάλληλη πράξη ανάθεσης που να πληροί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 287, ούτε τον τρόπο με τον οποίο η ένταξη στο έργο μετατροπής συνιστά κατάλληλη πράξη ανάθεσης, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι FGAZ/FZG δεν ήταν δεόντως επιφορτισμένες με την παροχή πραγματικής ΥΓΟΣ.
- (293) Ως εκ τούτου, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 288 και εξής, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG και συνιστά ενίσχυση λειτουργίας δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ.

7.1.3.5. Συμβιβάσιμο των ενισχύσεων λειτουργίας σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (294) Στο τμήμα 5.1 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές καθορίζονται τα κριτήρια που θα εφαρμόζει η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων λειτουργίας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Σύμφωνα με το σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα εν λόγω κριτήρια σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας, στις οποίες περιλαμβάνονται εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις.
- (295) Παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις⁽⁷⁸⁾:
- α) *συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος*: η προϋπόθεση αυτή πληρούται, μεταξύ άλλων, εάν η ενίσχυση αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών ή διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη⁽⁷⁹⁾.
 - β) *ανάγκη για κρατική παρέμβαση*: οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να είναι προαναπολιτισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά⁽⁸⁰⁾.

⁽⁷⁴⁾ Σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Βλέπε επίσης σημείο 34 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁷⁵⁾ Βλέπε επίσης υπόθεση T-79/10, Colt Télécommunications France κατά Επιτροπής, [2013], ECLI:EU:T:2013:463, σκέψεις 150-151, 154, 158 και 166.

⁽⁷⁶⁾ Ο.π., σκέψεις 92, 119.

⁽⁷⁷⁾ Στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία στις 27 Ιανουαρίου 2011, σ. 17: «Aus der Aufstufung des Flughafens [vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen] folgt des Weiteren eine Betriebspflicht des Flughafens».

⁽⁷⁸⁾ Σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν κατά το παρελθόν δεν διέπονται από όλες τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο τμήμα 5.1 των κατευθυντήριων γραμμών.

⁽⁷⁹⁾ Σημεία 137, 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸⁰⁾ Σημεία 137 και 116 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

- γ) *Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου*: η προϋπόθεση αυτή πληρούται εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το μέγεθος της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα ⁽⁸¹⁾.
- δ) *αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)*: για να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας ⁽⁸²⁾.
- ε) *αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές* ⁽⁸³⁾.

α) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (296) Στο σημείο 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ότι «η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος». Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 259 και εξής όσον αφορά το συμβιβασμό της επενδυτικής ενίσχυσης υπέρ των FGAZ/FZG σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ισχύουν εξίσου για το συμβιβασμό της ενίσχυσης λειτουργίας σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG επικαλύπτει απλώς τη λειτουργία ενός μη αποδοτικού αερολιμένα και, κατά συνέπεια, δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση λειτουργίας στις FGAZ/FZG, στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

Συμπέρασμα

- (297) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, ούτε σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης ούτε σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης. Λαμβανομένου υπόψη ότι ούτε η Γερμανία προέβαλε ούτε η Επιτροπή εντόπισε τυχόν εναλλακτικούς βάσιμους λόγους συμβατότητας, συνάγεται το συμπέρασμα ότι, στον βαθμό που συνιστά κρατική ενίσχυση, η ενίσχυση λειτουργίας υπέρ των FGAZ/FZG δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.2. ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΟ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΤΟΥ ΟΜΟΣΠΟΝΔΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΗΣ ΡΗΝΑΝΙΑΣ-ΠΑΛΑΤΙΝΑΤΟΥ

7.2.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.2.1.1. Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης

- (298) Για τους λόγους που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 173 και εξής, πρέπει να θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι FGAZ/FZG συνιστούν επιχείρηση.

7.2.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (299) Για να συνιστούν κρατική ενίσχυση, τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.
- (300) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ⁽⁸⁴⁾. Για τους σκοπούς του άρθρου 107 της Συνθήκης, οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται κρατικοί πόροι ⁽⁸⁵⁾.

Κρατική εγγύηση 100 %

- (301) Κάθε κρατική εγγύηση συνεπάγεται δυνητική απώλεια πόρων για το κράτος. Δεδομένου ότι η κρατική εγγύηση 100 % εκδόθηκε απευθείας από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και καταλογίζεται επίσης στο κράτος.

⁽⁸¹⁾ Σημεία 137 και 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸²⁾ Σημεία 137 και 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸³⁾ Σημεία 137 και 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁸⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.

⁽⁸⁵⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, [2011], ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.

Κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους

- (302) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι το κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν χρηματοδοτείται απευθείας από τον δημόσιο προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους. Ισχυρίζεται ότι όλα τα κεφάλαια του κοινού ταμείου είτε προέρχονται από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις είτε λαμβάνονται υπό μορφή δανείων από την κεφαλαιαγορά.
- (303) Η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην υπό εξέταση υπόθεση, το κράτος ασκούσε σε όλες τις κρίσιμες χρονικές περιόδους άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επί των πόρων του κοινού ταμείου, και ως εκ τούτου οι πόροι αυτοί συνιστούν κρατικούς πόρους. Πρώτον, στο κοινό ταμείο δύνανται να συμμετέχουν μόνο επιχειρήσεις που ανήκουν κατά πλειοψηφία στην κυριότητα του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου (ποσοστό κυριότητας 50 % κατ' ελάχιστο). Λόγω της κατά πλειοψηφία κρατικής κυριότητας, οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις συνιστούν σαφώς δημόσιες επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής⁽⁸⁶⁾. Εφόσον όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις είναι συνεπώς δημόσιες επιχειρήσεις, οι πόροι τους συνιστούν κρατικούς πόρους. Αυτό και μόνο το γεγονός σημαίνει ότι τα κεφάλαια του κοινού ταμείου, στον βαθμό που αντλούνται από τις καταθέσεις που πραγματοποιούν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις, συνιστούν κρατικούς πόρους.
- (304) Δεύτερον, σε περίπτωση που οι καταθέσεις των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στο κοινό ταμείο δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας ενός συμμετέχοντος, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εξασφαλίζει από τη χρηματοπιστωτική αγορά βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση στο δικό του όνομα και μεταβιβάζει τα κεφάλαια αυτά στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο κοινό ταμείο. Δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος εξασφαλίζει την αναγκαία δανειοδότηση στο δικό του όνομα, πρέπει να θεωρηθεί ότι και τα κεφάλαια που αντλούνται κατά τον τρόπο αυτό επίσης συνιστούν κρατικούς πόρους.
- (305) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδότηση που χορηγείται από το κοινό ταμείο χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους, διότι τόσο οι καταθέσεις από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις όσο και τα δάνεια που εξασφαλίζονται από το ομόσπονδο κράτος για την κάλυψη των ελλειμμάτων ρευστότητας στο κοινό ταμείο συνιστούν κρατικούς πόρους.
- (306) Είναι άλλωστε σαφές ότι το ομόσπονδο κράτος είχε τον γενικό έλεγχο της διαχείρισης του κοινού ταμείου, και ως εκ τούτου η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις καταλογίζεται στο κράτος. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η συμφωνία συμμετοχής στο κοινό ταμείο συνάπτεται μεταξύ του ομόσπονδου κράτους και των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων. Συνεπώς, η απόφαση για την έγκριση της συμμετοχής μιας επιχείρησης στο κοινό ταμείο λαμβάνεται απευθείας από το ομόσπονδο κράτος. Το ομόσπονδο κράτος αποφασίζει επίσης το μέγιστο ποσό που μια επιχείρηση δύναται να αντλήσει από το κοινό ταμείο υπό τη μορφή πιστωτικού ορίου. Επιπλέον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου διαχειρίζεται απευθείας τις καθημερινές πράξεις του κοινού ταμείου μέσω του «Landeshauptkasse», ενός οργανισμού του Υπουργείου Οικονομικών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Επίσης, το «Landeshauptkasse» εκπροσωπεί επισήμως το ομόσπονδο κράτος κατά την εξασφάλιση κεφαλαίων από την αγορά για την κάλυψη των ελλειμμάτων ρευστότητας στο κοινό ταμείο.
- (307) Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι το κράτος είναι σε θέση να ασκεί απευθείας έλεγχο στις δραστηριότητες του κοινού ταμείου, και κυρίως όσον αφορά το ποιες επιχειρήσεις δύνανται να συμμετέχουν σε αυτό και το επιμέρους πιστωτικό όριο που χορηγείται σε κάθε συμμετέχουσα επιχείρηση. Επομένως, οι αποφάσεις σχετικά με τη συμμετοχή στο κοινό ταμείο και σχετικά με το ποσοστό της εν λόγω συμμετοχής καταλογίζονται στο κράτος.

Δάνειο που χορηγήθηκε από τη Sparkasse Südwestpfalz

- (308) Όσον αφορά το δάνειο αυτό καθαυτό, η Επιτροπή κάνει δεκτό τον ισχυρισμό ότι η *Sparkasse Südwestpfalz* είναι μια ανεξάρτητη τράπεζα η οποία λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση δανείων με δική της ευθύνη. Δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι η απόφαση για τη χορήγηση του δανείου στις FGZ/FZG καταλογίζεται στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν καταλογίζεται στο κράτος.

7.2.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα**Κρατική εγγύηση 100 %**

- (309) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις, μια μεμονωμένη κρατική εγγύηση δεν συνιστά ενίσχυση εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις: «α) ο δανειολήπτης δεν αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες [...]· β) η εμπέδεια της εγγύησης μπορεί να μετρηθεί ορθά κατά το χρόνο παροχής της, [...]· γ) η εγγύηση δεν καλύπτει ποσοστό μεγαλύτερο του 80 % του οφειλόμενου δανείου ή άλλης οικονομικής υποχρέωσης [...]· δ) καταβάλλεται για την εγγύηση τιμή που καθορίζεται βάσει κριτηρίων αγοράς [...]».

⁽⁸⁶⁾ Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

- (310) Στην παρούσα υπόθεση, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου παρέσχε εγγύηση 100 % για την εξασφάλιση ενός δανείου που χορηγήθηκε υπέρ των FGAZ/FZG, με συνέπεια η εγγύηση να υπερβαίνει το ανώτατο όριο του 80 % του οφειλόμενου δανείου. Επίσης, όπως διευκρινίζεται κατωτέρω, δεν καταβλήθηκε η αγοραία τιμή της εγγύησης. Επομένως, η εγγύηση συνεπάγεται σαφώς πλεονέκτημα.
- (311) Σύμφωνα με το σημείο 4.2 δεύτερο εδάφιο της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις, το πλεονέκτημα μπορεί να υπολογιστεί ως η διαφορά μεταξύ του συγκεκριμένου επιτοκίου της αγοράς που θα έπρεπε να καταβάλουν οι FGAZ/FZG χωρίς την εγγύηση και του επιτοκίου που επιτεύχθηκε χάρη στην κρατική εγγύηση, αφού ληφθούν υπόψη οι καταβληθείσες προμήθειες.
- (312) Όσον αφορά την εγγύηση που εξέδωσε το ομόσπονδο κράτος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι FGAZ/FZG έλαβαν την εν λόγω κρατική ενίσχυση 100 % δωρεάν και χωρίς να παράσχουν εξασφαλίσεις. Είναι προφανές ότι, υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, οι FGAZ/FZG θα ήταν υποχρεωμένες να καταβάλουν προμήθεια για να λάβουν εγγύηση επί των δανείων τους από τρίτους.
- (313) Δεδομένου ότι οι FGAZ/FZG δεν υποχρεώθηκαν να καταβάλουν προμήθεια, αποκόμισαν οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο διαφορετικά δεν θα ήταν διαθέσιμο στην αγορά. Το ποσό του εν λόγω πλεονεκτήματος ισοδυναμεί με την προμήθεια που θα είχαν υποχρεωθεί να καταβάλουν οι FGAZ/FZG υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.

Κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους

- (314) Όσον αφορά τη συμμετοχή των FGAZ/FZG στο κοινό ταμείο, η Γερμανία εξήγησε ότι το κοινό ταμείο λειτουργεί ως εξής: η FGAZ ζητεί κεφάλαια από το κοινό ταμείο για να εξασφαλίσει τη ρευστότητά της, και το ομόσπονδο κράτος παρέχει τα εν λόγω κεφάλαια από το κοινό ταμείο. Τα επιτόκια που επιβάλλονται είναι επιτόκια ημερήσιου δανεισμού με βάση την αγορά, στο επίπεδο που είναι διαθέσιμα και για το ίδιο το ομόσπονδο κράτος. Όταν οι καταθέσεις των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν επαρκούν για να καλύψουν την αίτηση, το ομόσπονδο κράτος αναπληρώνει το κοινό ταμείο με την εξασφάλιση δανείων στο δικό του όνομα. Η Γερμανία διευκρινίζει περαιτέρω ότι το ομόσπονδο κράτος μετακυλίζει ουσιαστικά τους όρους που εξασφαλίζει από την κεφαλαιαγορά στους συμμετέχοντες στο κοινό ταμείο, παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στους συμμετέχοντες —στις θυγατρικές επιχειρήσεις του ομόσπονδου κράτους— τη δυνατότητα αναχρηματοδότησής τους υπό τους ίδιους όρους με το ίδιο το ομόσπονδο κράτος, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πιστοληπτική τους ικανότητα. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εν λόγω χρηματοδότηση είναι διαθέσιμη στις επιχειρήσεις για απεριόριστο χρονικό διάστημα.
- (315) Στο πλαίσιο του μηχανισμού αυτού, παρέχεται πλεονέκτημα στην FGAZ όταν οι όροι υπό τους οποίους το ομόσπονδο κράτος χορηγεί δάνεια από το κοινό ταμείο είναι ευνοϊκότεροι από τους όρους που σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν διαθέσιμοι για την FGAZ στην αγορά. Οι όροι δανειοδότησης από το κοινό ταμείο είναι ίδιοι με τους όρους που είναι διαθέσιμοι και για την αναχρηματοδότηση του ίδιου του ομόσπονδου κράτους. Δεδομένου ότι, ως δημόσια αρχή, το ομόσπονδο κράτος είναι σε θέση να εξασφαλίζει δάνεια υπό ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους (διότι δεν υπάρχει σχεδόν κανένας κίνδυνος αθέτησης υποχρεώσεων), η Επιτροπή εκτιμά ότι το επιτόκιο με το οποίο η FGAZ μπορεί να εξασφαλίζει δάνεια από το κοινό ταμείο είναι ευνοϊκότερο από εκείνο που σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν διαθέσιμο για την ίδια. Επιπλέον, η FGAZ δεν υποχρεούται να παρέχει εξασφαλίσεις για τα εν λόγω δάνεια και δεν λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση / πιστοληπτική ικανότητα της επιχείρησής. Ως εκ τούτου, επιτρέποντας τη συμμετοχή της FGAZ στο κοινό ταμείο, το ομόσπονδο κράτος παρέσχε στην επιχείρηση FGAZ/FZG οικονομικό πλεονέκτημα ⁽⁸⁷⁾.

7.2.1.4. Επιλεκτικότητα

- (316) Δεδομένου ότι η 100 % κρατική εγγύηση και το δικαίωμα συμμετοχής στο κοινό ταμείο χορηγήθηκαν μόνο στις FGAZ/FZG (και, στην περίπτωση του κοινού ταμείου, μόνο σε επιχειρήσεις στις οποίες το ομόσπονδο κράτος κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών), και τα δύο μέτρα πρέπει θεωρηθούν μέτρα επιλεκτικού χαρακτήρα.

7.2.1.5. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στις συναλλαγές

- (317) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 233 και εξής, η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιοδήποτε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο χορηγήθηκε στις FGAZ/FZG είναι ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

7.2.1.6. Συμπέρασμα

- (318) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή αποφαινεται ότι το ομόσπονδο κράτος, παρέχοντας στις FGAZ/FZG δωρεάν 100 % εγγύηση επί τραπεζικού δανείου και επιτρέποντας τη συμμετοχή της FGAZ στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους, χορήγησε κρατική ενίσχυση στις FGAZ/FZG.

⁽⁸⁷⁾ Η λειτουργία του κοινού ταμείου προσομοιάζει αρκετά με την εγγύηση 100 % που παρέχεται στις FGAZ/FZG δωρεάν, χωρίς τη χρέωση προμήθειας ή την απαίτηση εξασφαλίσεων. Το ομόσπονδο κράτος αναλαμβάνει τον κίνδυνο της αθέτησης υποχρεώσεων εκ μέρους της FGAZ/FZG, χωρίς να λαμβάνει για αντάλλαγμα αντισταθμιστική πληρωμή.

- (319) Επιπλέον, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι το δάνειο από τον οργανισμό *Sparkasse Südwestpfalz* αυτό καθαυτό δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

7.2.2. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ

- (320) Η Επιτροπή φρονεί ότι οι εκτιμήσεις σχετικά με τη συμβατότητα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 248 και εξής και 283 και εξής όσον αφορά την κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή άμεσων επενδυτικών ενισχύσεων και ετήσιων εισφορών κεφαλαίου διέπουν εξίσου την κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή εγγύησης και συμμετοχής στο κοινό ταμείο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφαινεται ότι η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε μέσω της δωρεάν παροχής 100 % εγγύησης στις FGAZ/FZG και της δυνατότητας συμμετοχής τους στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.3. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗ RYANAIR

7.3.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.3.1.1. Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης

- (321) Μέσω της παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, οι αεροπορικές εταιρείες ασκούν οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, αποτελούν επιχειρήσεις για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Επομένως, πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον οι συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και του υπό εξέταση αερολιμένα, εφόσον καταλογίζονται στο κράτος και συνεπάγονται τη μεταφορά κρατικών πόρων, παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.

7.3.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (322) Το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χορηγείται από κρατικούς πόρους. Στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine* ⁽⁸⁸⁾, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι πόροι επιχείρησης συσταθείσας βάσει του ιδιωτικού δικαίου, στην οποία την πλειονότητα των μετοχών κατέχει το Δημόσιο, αποτελούν κρατικούς πόρους. Σε αυτό το πλαίσιο, κατά πάγια πρακτική της Επιτροπής, τεκμαίρεται ότι, ανεξάρτητα από το εάν μια δημόσια επιχείρηση είναι ζημιόγωνα ή κερδοφόρα, όλοι οι πόροι της πρέπει να θεωρούνται κρατικοί πόροι ⁽⁸⁹⁾.

- (323) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού, στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine*, το Δικαστήριο αποφάνθηκε επιπλέον ότι το γεγονός ότι το Δημόσιο ή οντότητα του Δημοσίου είναι ο μοναδικός μέτοχος ή ο μέτοχος πλειοψηφίας επιχείρησης δεν επαρκεί για να διαπιστωθεί ότι μεταφορά πόρων από την εν λόγω επιχείρηση μπορεί να καταλογιστεί στους δημόσιους μετόχους της ⁽⁹⁰⁾. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο.

- (324) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ενδείξεις από τις οποίες μπορεί να συναχθεί δυνατότητα καταλογισμού είναι οι εξής ⁽⁹¹⁾:

- α) το γεγονός ότι η εν λόγω επιχείρηση δεν μπορούσε να λάβει την επίμαχη απόφαση χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών·
- β) το γεγονός ότι η επιχείρηση έπρεπε να λάβει υπόψη τις οδηγίες δημόσιων αρχών·
- γ) η ένταξη της δημόσιας επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης·
- δ) η φύση των δραστηριοτήτων της δημόσιας επιχείρησης και η άσκσή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις·
- ε) το νομικό καθεστώς της επιχείρησης·
- στ) ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές στη διαχείριση της επιχείρησης·
- ζ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί.

⁽⁸⁸⁾ *Stardust Marine*, σκέψη 51 και εξής.

⁽⁸⁹⁾ Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση C 41/2005 της Επιτροπής — Λανθάνον κόστος στην Ουγγαρία (EE C 324 της 21.12.2005, σ. 12), με περαιτέρω παραπομπές.

⁽⁹⁰⁾ *Stardust Marine*, σκέψη 51 και εξής.

⁽⁹¹⁾ Ό.π.

Κρατικοί πόροι

- (325) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι FGAZ/FZG ανήκουν σε ποσοστό 100 % στην κυριότητα του κράτους, και ειδικότερα κατά 50 % στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και κατά 50 % στη ZEF. Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι FGAZ/FZG αποτελούν δημόσιες επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ. Δεδομένου ότι το κράτος αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο των FGAZ/FZG και διορίζει τα (πανομοιότυπα) εποπτικά συμβούλια των FGAZ/FZG (που διορίζουν με τη σειρά τους τη διοίκηση), τεκμαίρεται ευλόγως ότι το κράτος ασκεί αποφασιστική επιρροή στις FGAZ/FZG, και δύναται να ελέγχει τους πόρους τους. Ως εκ τούτου, οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται από τους πόρους των FGAZ/FZG συνεπάγεται απώλεια κρατικών πόρων, και αποτελεί συνεπώς μεταφορά κρατικών πόρων.

Δυνατότητα καταλογισμού

- (326) Μολονότι η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η σύναψη συμβάσεων μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και της FZG δεν καταλογίζεται στο κράτος, αναγνωρίζει ότι το κράτος —εκπροσωπούμενο από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη ZEF— εμπλέκεται έμμεσα, ιδίως μέσω των εκπροσώπων του στο εποπτικό συμβούλιο της FGAZ, της μητρικής εταιρείας της FZG. Σύμφωνα με το καταστατικό της FGAZ και της FZG, τα εποπτικά συμβούλια και των δύο οντοτήτων απαρτίζονται εξ ολοκλήρου από εκπροσώπους που διορίζονται από δημόσιες αρχές, δηλαδή από το ομόσπονδο κράτος και τη ZEF. Ένας εκπρόσωπος που διορίζεται από το ομόσπονδο κράτος γίνεται αυτομάτως πρόεδρος και των δύο εποπτικών συμβουλίων. Τα εποπτικά συμβούλια διορίζουν τα μέλη της διοίκησης της FGAZ και της FZG. Και στις δύο οντότητες, τα εποπτικά συμβούλια πρέπει να εγκρίνουν όλες τις συναλλαγές αξίας άνω των [...] ευρώ, αρμοδιότητα που τους εκχωρεί τον ευρύτερο έλεγχο επί των οικονομικών δραστηριοτήτων των FGAZ/FZG.
- (327) Κατά δεύτερον, από τα πρακτικά του εποπτικού συμβουλίου της FGAZ καταδεικνύεται ότι το εποπτικό συμβούλιο ήταν ενήμερο και ζητήθηκε η γνώμη του για τη διαπραγμάτευση και τη σύναψη συμβάσεων με αεροπορικές εταιρείες. Πέραν τούτου, από τα πρακτικά καταδεικνύεται επίσης ότι, κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων, η διοίκηση των FGAZ/FZG έπρεπε να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών. Για παράδειγμα, από τα πρακτικά της συνεδρίασης του συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2006 προκύπτει ότι αφού η διοίκηση παρουσίασε την επιτυχή σύναψη της σύμβασης με την Germanwings, ο πρόεδρος του εποπτικού συμβουλίου δήλωσε ότι το ομόσπονδο κράτος ήταν ιδιαίτερα ικανοποιημένο με τη συγκεκριμένη εξέλιξη, επισημαίνοντας ότι θα μπορούσε να οδηγήσει στη δημιουργία θέσεων εργασίας και να συνδράμει στην οικονομική αιτιολόγηση της λειτουργίας του αερολιμένα. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι ο πρόεδρος υποστήριξε ότι αυτές οι θετικές επιπτώσεις —η δημιουργία θέσεων εργασίας και η οικονομική αιτιολόγηση της λειτουργίας του αερολιμένα— θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε παράταση της συμφωνίας αποτελεσμάτων χρήσης μεταξύ της FGAZ και της FZG. Δεδομένης της ζωτικής σημασίας εξάρτησης της FZG από τη συμφωνία αποτελεσμάτων χρήσης για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών της, και λαμβανομένου υπόψη ότι το ομόσπονδο κράτος και η ZEF είχαν την εξουσία να μην παρατείνουν τη συμφωνία μεταφοράς αποτελεσμάτων χρήσης ή να διακόψουν τις εισφορές κεφαλαίου που καθιστούσαν δυνατή τη λειτουργία της, είναι σαφές ότι η διοίκηση των FGAZ/FZG έπρεπε να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών εάν ήθελε να διασφαλιστεί η δική τους οικονομική επιβίωση.
- (328) Από τα πρακτικά του εποπτικού συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2006 προκύπτει επίσης ότι η εκτέλεση στρατιωτικής άσκησης που είχε πραγματοποιηθεί στον αερολιμένα του Zweibrücken είχε ως συνέπεια καταγγελίες εκ μέρους του πληθυσμού για την πρόκληση ηχορύπανσης. Η διοίκηση επισήμανε ότι η στρατιωτική άσκηση από τις ολλανδικές αεροπορικές δυνάμεις δημιούργησε σημαντικά έσοδα. Εντούτοις, ο πρόεδρος συνέστησε στη διοίκηση να εξετάζει προσεκτικά στο μέλλον αν θα έπρεπε να εκτελούνται στρατιωτικές ασκήσεις και να ενημερώνει εγκαίρως τον πληθυσμό. Όλα τα προαναφερόμενα στοιχεία καταδεικνύουν ότι οι δημόσιες αρχές εμπλέκονταν στις καθημερινές αποφάσεις της διοίκησης των FGAZ/FZG και παρείχαν την έγκρισή τους.
- (329) Από τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2009 αφήνεται επιπλέον να εννοηθεί ότι το κράτος, εκπροσωπούμενο από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, συμμετείχε άμεσα στις διαπραγματεύσεις με τις αεροπορικές εταιρείες. Στα πρακτικά καταγράφεται η έκθεση την οποία υπέβαλε η διοίκηση στο εποπτικό συμβούλιο, όπου αναφέρεται μια συνάντηση που πραγματοποιήθηκε μεταξύ της διοίκησης, ενός εκπροσώπου του Υπουργείου Οικονομικών της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair στο Λονδίνο. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνάντησης συζητήθηκε η σχέση μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα του Zweibrücken. Η ενεργός συμμετοχή του Υπουργείου γίνεται αντιληπτή όχι μόνον από την παρουσία εκπροσώπου σε αυτές τις εμπορικές διαπραγματεύσεις, αλλά και από το γεγονός ότι ο εκπρόσωπος του Υπουργείου υπενθύμισε στη Ryanair ότι η κυβέρνηση της Ρηνανίας-Παλατινάτου θα θεωρούσε «δυσάρεστη ενέργεια» την εκτέλεση πτήσεων στον αερολιμένα του Saarbrücken.
- (330) Το μέλλον της δραστηριότητας της Ryanair στον αερολιμένα του Zweibrücken συζητήθηκε κατόπιν στο πλαίσιο του εποπτικού συμβουλίου, το οποίο έκρινε σκόπιμο να ταχθεί υπέρ της πρότασης της διοίκησης για τη διακοπή της συγκεκριμένης σχέσης, λόγω της έλλειψης αξιολογής βελτίωσης στις τακτικές πτήσεις της Ryanair και λαμβανομένης υπόψη της χρηματικής συνεισφοράς που ζήτησε η Ryanair⁽⁹²⁾. Εάν ληφθεί υπόψη η χρηματική συνεισφορά που ζήτησε

⁽⁹²⁾ Κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνάντησης, η Ryanair πρότεινε να διατηρήσει ανοικτό το δρομολόγιο μεταξύ Λονδίνου και Zweibrücken κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου «έναντι του ποσού των [...] ευρώ», και ότι θα ήταν πρόθυμη να ξεκινήσει δύο νέα δρομολόγια (Βαρκελώνη και Αλικάντε) από το Zweibrücken «έναντι του ποσού των [...] ευρώ».

η Ryanair, η οποία θα καθιστούσε υποχρεωτική την έγκριση νέας σύμβασης από το εποπτικό συμβούλιο, και η συμμετοχή των δημόσιων αρχών στις διαπραγματεύσεις ήδη από τα πρώτα στάδια, καθίσταται σαφές ότι το εποπτικό συμβούλιο είχε τον γενικό έλεγχο της εμπορικής απόφασης της διοίκησης. Το στοιχείο αυτό μπορεί να εκληφθεί ως επιπρόσθετη ένδειξη του γεγονότος ότι η διοίκηση έπρεπε να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, και καταδεικνύει τον βαθμό στον οποίο το εποπτικό συμβούλιο ασκούσε έλεγχο και επιρροή στις εμπορικές αποφάσεις των FGAZ/FZG.

- (331) Βάσει των προαναφερόμενων εκτιμήσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ώστε να αποφανθεί ότι η σύναψη συμβάσεων αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ των FGAZ/FZG και των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών καταλογίζεται στο κράτος.

7.3.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (332) Για να διαπιστωθεί κατά πόσον μια συμφωνία μεταξύ κρατικού αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία, πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον η εν λόγω συμφωνία τηρεί την αρχή του ΙΕΟΑ. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ σε μια συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας, πρέπει να αξιολογείται κατά πόσον, κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ότι η συμφωνία θα απέφερε κέρδος υψηλότερο από εκείνο που θα μπορούσε να επιτευχθεί διαφορετικά. Αυτό το υψηλότερο κέρδος υπολογίζεται από τη διαφορά μεταξύ των πρόσθετων εσόδων που αναμενόταν να παραχθούν από τη συμφωνία (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των εσόδων που θα δημιουργούνταν με τη σύναψη της συμφωνίας και εκείνων που θα δημιουργούνταν χωρίς αυτήν) και των πρόσθετων δαπανών που αναμενόταν να πραγματοποιηθούν ως αποτέλεσμα της σύμβασης (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα προέκυπταν με τη σύναψη της συμφωνίας και των δαπανών που θα προέκυπταν χωρίς αυτήν), με εφαρμογή κατάλληλου συντελεστή προεξόφλησης στις προκύπτουσες ταμειακές ροές.
- (333) Στην εν λόγω ανάλυση πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα συναφή πρόσθετα έσοδα και οι πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με τη συμφωνία. Τα διάφορα στοιχεία (εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών, επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης, άλλα οικονομικά κίνητρα) δεν πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά. Για την ακρίβεια, όπως αναφέρεται στην απόφαση στην υπόθεση Charleroi: «Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως στο σύνολό της προκειμένου να ελεγχθεί αν η κρατική οντότητα και η ελεγχόμενη απ' αυτήν οντότητα συμπεριφέρθηκαν, από κοινού λαμβανόμενες, ως ορθολογιστές επιχειρηματίες υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους [...]»⁽⁹³⁾.
- (334) Στα προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται ειδικότερα τα έσοδα από αερολιμενικά τέλη, λαμβανομένων υπόψη των εκπτώσεων και της πρόσθετης επιβατικής κίνησης που αναμένεται να δημιουργηθεί από τη συμφωνία, καθώς και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που αναμένεται να προκύψουν από την πρόσθετη κίνηση. Στις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες πρέπει να περιλαμβάνεται ειδικότερα το σύνολο των πρόσθετων λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών που δεν θα είχαν προκύψει χωρίς τη συμφωνία, καθώς και το κόστος των επιχορηγήσεων εμπορικής προώθησης και άλλων οικονομικών κινήτρων.
- (335) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η διαφοροποίηση των τιμών (συμπεριλαμβανομένης της στήριξης εμπορικής προώθησης και άλλων κινήτρων) συνιστά συνήθη επιχειρηματική πρακτική. Ωστόσο, τέτοιου είδους πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη⁽⁹⁴⁾.

Εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ στις υπό εξέταση συμφωνίες, ιδίως με τη Ryanair

- (336) Για τους σκοπούς της εφαρμογής της εν λόγω αρχής, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει σε πρώτο στάδιο να απαντηθούν τα ακόλουθα ερωτήματα:
- α) Η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ και η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες υπεγράφησαν με χρονική διαφορά δύο εβδομάδων μεταξύ τους, θα πρέπει να αναλυθούν χωριστά ή από κοινού;
 - β) Τι είδους οφέλη θα μπορούσε να προσδοκά να αποκομίσει από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ ένας υποθετικός ΙΕΟΑ εάν ενεργούσε στη θέση των FGAZ/FZG και του ομόσπονδου κράτους;
 - γ) Ποια είναι η σημασία της σύγκρισης των όρων των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών που καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία έρευνας με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται σε άλλους αερολιμένες για την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ;
- (337) Αφού απαντηθούν τα ερωτήματα αυτά, η Επιτροπή θα εφαρμόσει σε επόμενο στάδιο την αρχή του ΙΕΟΑ στα διάφορα υπό συζήτηση μέτρα.

⁽⁹³⁾ Υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3643, σκέψη 59.

⁽⁹⁴⁾ Βλέπε απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

α) Όσον αφορά την από κοινού ανάλυση της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ και της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών

- (338) Η Επιτροπή εκτιμά ότι δύο είδη μέτρων τα οποία αποτελούν αντικείμενο της επίσημης έρευνας στην παρούσα υπόθεση, και συγκεκριμένα η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ, πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού ως ενιαίο μέτρο. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αφορά τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ της Ryanair και της FZG, αφενός, και τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν μεταξύ της FZG και της Ryanair, καθώς και μεταξύ της AMS και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αφετέρου. Η Ryanair δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη απευθείας μεταξύ της Ryanair και της FZG πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το ίδιο ισχύει και για τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη με την AMS.
- (339) Υπάρχουν αρκετές ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες οι συγκεκριμένες συμφωνίες θα πρέπει να αξιολογηθούν ως ενιαίο μέτρο, διότι συνήφθησαν στο πλαίσιο μιας ενιαίας συναλλαγής.
- (340) Πρώτον, οι συμφωνίες συνήφθησαν ουσιαστικά μεταξύ των ίδιων μερών σχεδόν την ίδια χρονική στιγμή:

α) Η AMS είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της Ryanair. Η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ υπεγράφη εξ ονόματος της AMS από τον κ. Edward Wilson, ο οποίος ήταν τότε διευθυντικό στέλεχος της AMS και της Ryanair ταυτόχρονα⁽⁹⁵⁾. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η AMS και η Ryanair θεωρούνται ενιαία επιχείρηση, υπό την έννοια ότι η AMS ενεργεί ως ενδιάμεσος για το συμφέρον και υπό τον έλεγχο της Ryanair. Για τις συμφωνίες της παρούσας υπόθεσης, αυτό συνάγεται επίσης από το γεγονός ότι στο προσέτιμο της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρεται ότι «η AMS έχει την αποκλειστική άδεια να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ στον ταξιδιωτικό δικτυακό τόπο www.ryanair.com, τον δικτυακό τόπο του ιρλανδικού αερομεταφορέα χαμηλού κόστους Ryanair».

Επιπλέον, στις αιτιολογικές σκέψεις 326 και εξής επισημάνθηκε ότι η απόφαση των FGZ/FZG να συνάψουν συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών με αεροπορικές εταιρείες όπως η Ryanair καταλογίζονται στο κράτος. Τον έλεγχο επί των FGZ/FZG ασκούσαν, εν προκειμένω, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η ZEF. Εάν, ωστόσο, ληφθεί υπόψη ότι ο πρόεδρος του εποπτικού συμβουλίου των FGZ/FZG διοριζόταν ανέκαθεν από το ομόσπονδο κράτος, και ότι το ομόσπονδο κράτος χρηματοδοτούσε ουσιαστικά ποσοστό από 80 % έως 95 % των ζημιών των FGZ/FZG (ασκώντας κατά τον τρόπο αυτό σημαντική επιρροή στη ZEF και έχοντας μεγαλύτερο οικονομικό συμφέρον στην επιχείρηση), μπορεί να συναχθεί με βεβαιότητα το συμπέρασμα ότι οι FGZ/FZG τελούσαν πραγματικά υπό τον έλεγχο του ομόσπονδου κράτους. Όσον αφορά την εμπορική σχέση μεταξύ της Ryanair και των FGZ/FZG, αφενός, και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αφετέρου, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι FGZ/FZG και το ομόσπονδο κράτος είχαν σε πολύ μεγάλο βαθμό αμοιβαίο συμφέρον να συνάψουν τις αντίστοιχες συμφωνίες. Πράγματι, αμφότερες ενδιαφέρονταν για την αύξηση της κίνησης στον αερολιμένα, και ήταν άνευ σημασίας για το ομόσπονδο κράτος εάν η σύναψη της συμφωνίας θα γινόταν από τις FGZ/FZG (το κόστος της οποίας θα έπρεπε να επιστραφεί σε μεταγενέστερο στάδιο μέσω της συμφωνίας αποτελεσματικών χρήσης) ή από το ίδιο το ομόσπονδο κράτος. Στη βάση αυτή, το γεγονός ότι μία από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ συνήφθη απευθείας με το ομόσπονδο κράτος ενώ η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών συνήφθη με την ελεγχόμενη θυγατρική του δεν μπορεί να συνηγορήσει κατά της αξιολόγησης των συμφωνιών ως μιας ενιαίας εμπορικής συναλλαγής.

β) Επίσης, οι συμφωνίες συνήφθησαν σχεδόν την ίδια χρονική στιγμή, καθώς η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών (22 Σεπτεμβρίου 2008) συνήφθη ακριβώς δύο εβδομάδες πριν από τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS (6 Οκτωβρίου 2008).

- (341) Δεύτερον, η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS ορίζει στο πρώτο τμήμα της, με τίτλο «Σκοπός της συμφωνίας», ότι η συμφωνία «θεμελιώνεται στη δέσμευση της Ryanair να εκτελεί ένα δρομολόγιο μεταξύ του Zweibrücken και του Λονδίνου». Η διατύπωση αυτή δημιουργεί σαφή άμεσο σύνδεσμο μεταξύ της συμφωνίας παροχής υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ υπό την έννοια ότι η μία δεν θα είχε συναφθεί χωρίς την άλλη. Η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ βασίζεται στη σύναψη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και στις υπηρεσίες που παρέχει η Ryanair. Για την ακρίβεια, στο προσέτιμο της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρεται ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προτίθεται να απευθυνθεί στους επιβάτες της Ryanair με σκοπό την προώθηση του τουρισμού και επιχειρηματικών ευκαιριών στην περιοχή, και ιδίως του αερολιμένα του Zweibrücken ως προορισμού.
- (342) Τρίτον, στο προσέτιμο της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ αναφέρεται ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αποφάσισε να «προωθήσει ενεργά τον αερολιμένα του Zweibrücken ως τουριστικό προορισμό για διεθνείς αεροπορικούς ταξιδιώτες, καθώς και ως ελκυστικό επιχειρηματικό κέντρο». Αυτό αποτελεί ένδειξη του γεγονότος ότι η σύναψη της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ έχει ως πρωταρχικό και συγκεκριμένο σκοπό την προώθηση ειδικά του αερολιμένα του Zweibrücken (και της γύρω περιοχής).

⁽⁹⁵⁾ Βλέπε <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, ως είχε στις 23 Ιουνίου 2014.

- (343) Τέταρτον, η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ προβλέπει ρητώς την ανάρτηση δύο συνδέσμων στη δεξιά γραμμή περιήγησης της σελίδας προορισμού Zweisbrücken και πέντε παραγράφων στη στήλη με τίτλο «Top Five Things To Do» (Τα πέντε κορυφαία πράγματα που πρέπει να κάνετε) της σελίδας του προορισμού Zweisbrücken του δικτυακού τόπου Ryanair.com. Από τις διατάξεις αυτές μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο σκοπός της συμφωνίας είναι ειδικά η υποστήριξη του αερολιμένα του Zweisbrücken και όχι του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνολικά.
- (344) Πέμπτον, η συμφωνία μπορεί να καταγγελλεί άμεσα από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου σε περίπτωση που η Ryanair διακόψει την εκτέλεση του δρομολογίου μεταξύ του Zweisbrücken και του Λονδίνου. Αυτό καταδεικνύει και πάλι ότι η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ και η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους.
- (345) Εν κατακλείδι, η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της AMS συνδέεται άρρηκτα με τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που υπεγράφη από τη Ryanair και την FZG. Από τις προαναφερόμενες εκτιμήσεις καταδεικνύεται ότι, χωρίς τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών, δεν θα είχε συναφθεί η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ. Πράγματι, η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ ορίζει ρητώς ότι βασίζεται στην εξυπηρέτηση της γραμμής Zweisbrücken-Λονδίνο από τη Ryanair, και προβλέπει ουσιαστικά την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ με σκοπό την προώθηση του εν λόγω δρομολογίου. Παράλληλα, φαίνεται ότι η σύναψη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών ήταν επίσης αλληλένδετη με τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ: παρότι η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών είχε συναφθεί σε προγενέστερο χρόνο, δεν υποχρέωνε τη Ryanair να αναλάβει την παροχή υπηρεσιών από το Zweisbrücken. Αντιθέτως, όριζε ρητώς ότι «σε περίπτωση που η παροχή υπηρεσιών δεν έχει ξεκινήσει έως τις 28 Οκτωβρίου 2008, η παρούσα συμφωνία παύει να ισχύει, χωρίς να φέρει ευθύνη κανένας εκ των συμβαλλομένων». Στην πραγματικότητα, η Ryanair ξεκίνησε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα του Zweisbrücken μόνο μετά τη σύναψη της συμφωνίας με την AMS.
- (346) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή εκτιμά ότι ενδεικνύεται η από κοινού ανάλυση της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών της 22ας Σεπτεμβρίου 2008 και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ της 6ης Οκτωβρίου 2008, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον συνιστούν ή όχι κρατική ενίσχυση.

β) Όσον αφορά τα οφέλη τα οποία θα μπορούσε να προσδοκά να αποκομίσει ένας ΙΕΟΑ από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ και την τιμή που θα ήταν διατεθειμένος να καταβάλει για τις εν λόγω υπηρεσίες

- (347) Για να είναι δυνατή η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ στην υπό εξέταση υπόθεση, η συμπεριφορά των FGAZ/FZG και του ομόσπονδου κράτους ως συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair και στη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ με την AMS, πρέπει να συγκριθεί με τη συμπεριφορά ενός υποθετικού ΙΕΟΑ, επιφορτισμένου με τη διαχείριση του αερολιμένα του Zweisbrücken.
- (348) Κατά την ανάλυση της υπό εξέταση συναλλαγής, θα ήταν σκόπιμο να αξιολογηθούν τα οφέλη που θα μπορούσε να αποκομίσει από την αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ ο υποθετικός αυτός ΙΕΟΑ, με κίνητρο την προοπτική κέρδους. Στην ανάλυση δεν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι γενικές επιπτώσεις αυτών των υπηρεσιών στον τουρισμό και στις οικονομικές επιδόσεις της περιφέρειας. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνον οι επιπτώσεις των υπηρεσιών αυτών στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, καθώς αυτό θα ήταν το μόνο μέλημα ενός υποθετικού ΙΕΟΑ.
- (349) Σε αυτό το πλαίσιο, οι υπηρεσίες μάρκετινγκ θα πρέπει να τονώσουν την επιβατική κίνηση των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις αντίστοιχες συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών, καθώς οι υπηρεσίες μάρκετινγκ έχουν σχεδιαστεί για την προώθηση των συγκεκριμένων αεροπορικών δρομολογίων. Ακόμη και αν οι επιπτώσεις αυτές θα ωφελήσουν κατά κύριο λόγο τη συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία, μπορεί επίσης να αποβούν επωφελείς και για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συγκεκριμένα, η αύξηση της επιβατικής κίνησης μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των εσόδων από ορισμένα αερολιμενικά τέλη για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, καθώς και σε αύξηση των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες, ιδίως από χώρους στάθμευσης οχημάτων, εστιατόρια και άλλες επιχειρήσεις.
- (350) Είναι, συνεπώς, αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι ένας ΙΕΟΑ, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα του Zweisbrücken στη θέση των FGAZ/FZG και του ομόσπονδου κράτους, θα είχε λάβει υπόψη αυτό το θετικό αποτέλεσμα κατά την εξέταση του ενδεχομένου σύναψης συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ και της αντίστοιχης συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Ο ΙΕΟΑ θα είχε λάβει υπόψη τις επιπτώσεις του επίμαχου αεροπορικού δρομολογίου στα μελλοντικά έσοδα και στις μελλοντικές δαπάνες, προβαίνοντας, εν προκειμένω, σε εκτίμηση του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιούν τα εν λόγω δρομολόγια, ο οποίος θα αντικατόπτριζε το θετικό αποτέλεσμα των υπηρεσιών μάρκετινγκ. Επιπλέον, αυτό το αποτέλεσμα θα αξιολογούνταν σε όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών και στη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (351) Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα συνάπτει συμφωνία για την προώθηση ορισμένων αεροπορικών δρομολογίων, συνιστά πάγια πρακτική η πρόβλεψη του ποσοστού πληρότητας (ή συντελεστή πληρότητας)⁽⁹⁶⁾ για τα υπό εξέταση αεροπορικά δρομολόγια και ο συνυπολογισμός του κατά την εκτίμηση των μελλοντικών εσόδων του. Η Επιτροπή συμφωνεί με τη Ryanair ως προς αυτό το θέμα, δηλαδή ότι οι συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν παράγουν μόνο δαπάνες για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, αλλά μπορεί επίσης να συνοδεύονται από οφέλη.

⁽⁹⁶⁾ Ο συντελεστής πληρότητας ορίζεται ως το ποσοστό κατειλημμένων θέσεων στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου.

- (352) Επιπροσθέτως, είναι σκόπιμο να διαπιστωθεί αν θα μπορούσαν ευλόγως να αναμένονται και να προσδιοριστούν ποσοτικά για έναν υποθετικό ΙΕΟΑ, ο οποίος θα ήταν επιφορτισμένος με τη διαχείριση του αερολιμένα του Zweibrücken στη θέση των FGZ/FZG και του ομόσπονδου κράτους, και άλλα οφέλη εκτός από εκείνα που προκύπτουν από τη θετική επίπτωση στην επιβατική κίνηση των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ ή τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (353) Ορισμένα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη υποστηρίζουν την άποψη αυτή, ιδίως η Ryanair στη μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014. Η μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014 βασίζεται στη θεωρία ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ τις οποίες αγοράζει ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, όπως οι FGZ/FZG και το ομόσπονδο κράτος, θα συμβάλουν στην ενίσχυση του κύρους του αερολιμένα και, κατά συνέπεια, στη σταθερή αύξηση του αριθμού των επιβατών οι οποίοι χρησιμοποιούν τον συγκεκριμένο αερολιμένα, πέραν των δρομολογίων που καλύπτονται από τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ και τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών για τη διάρκεια εκμετάλλευσης που προβλέπεται στις εν λόγω συμφωνίες. Ειδικότερα, στη μελέτη της η Ryanair κατέληξε στο πόρισμα ότι οι υπηρεσίες μάρκετινγκ θα έχουν βιώσιμα θετικά αποτελέσματα για την επιβατική κίνηση του αερολιμένα ακόμη και μετά τη λήξη της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (354) Θα πρέπει να σημειωθεί καταρχάς ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι, κατά τη σύναψη της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ή το ομόσπονδο κράτος πρόβλεψε, και ακόμη λιγότερο προσδιόρισε ποσοτικά, τις πιθανές θετικές επιπτώσεις της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ και σε άλλα αεροπορικά δρομολόγια πέραν εκείνων που καλύπτονται από την εν λόγω συμφωνία ή την πιθανότητα διατήρησης των εν λόγω επιπτώσεων μετά τη λήξη αυτής της συμφωνίας. Η Γερμανία, εξάλλου, δεν έχει προτείνει μέθοδο που θα επέτρεπε να εκτιμηθεί η ενδεχόμενη αξία την οποία θα απέδιδε σε αυτές τις επιπτώσεις ένας υποθετικός ΙΕΟΑ, ο οποίος θα διαχειριζόταν τον αερολιμένα του Zweibrücken στη θέση των FGZ/FZG και του ομόσπονδου κράτους, κατά την αξιολόγηση της σκοπιμότητας σύναψης ή μη των συμφωνιών του 2008.
- (355) Επιπλέον, ο βιώσιμος χαρακτήρας των εν λόγω επιπτώσεων δεν μπορεί να αξιολογηθεί με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες. Είναι πιθανό η διαφημιστική προβολή του Zweibrücken και της ευρύτερης περιοχής στον δικτυακό τόπο της Ryanair να ενθάρρυνε όσους επισκέπτονταν τον συγκεκριμένο δικτυακό τόπο να αγοράσουν εισιτήρια της Ryanair με προορισμό το Zweibrücken κατά τον χρόνο αρχικής ανάρτησης της εν λόγω διαφήμισης ή αμέσως μετά. Ωστόσο, είναι ελάχιστα πιθανό να διήρκεσαν τα αποτελέσματα αυτής της διαφήμισης στους επισκέπτες ή να επηρέασαν τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων για διάστημα μεγαλύτερο από μερικές εβδομάδες μετά την ανάρτησή της στον δικτυακό τόπο της Ryanair. Μια διαφημιστική εκστρατεία είναι πιθανότερο να έχει διαρκή αποτελέσματα όταν οι δραστηριότητες προώθησης πραγματοποιούνται με τη χρήση ενός ή περισσοτέρων διαφημιστικών μέσων, στα οποία οι καταναλωτές εκτίθενται συχνά κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος. Για παράδειγμα, μια διαφημιστική εκστρατεία σε τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς γενικού περιεχομένου, σε δικτυακούς τόπους πολύ μεγάλης επισκεψιμότητας και/ή σε διάφορες διαφημιστικές πινακίδες σε εξωτερικούς ή εσωτερικούς δημόσιους χώρους μπορεί να έχει διαρκές αποτέλεσμα εάν οι καταναλωτές είναι αποδέκτες αυτών των μηνυμάτων σε τακτική βάση. Ωστόσο, ενέργειες προώθησης που περιορίζονται αποκλειστικά στον διαδικτυακό τόπο της Ryanair έχουν ελάχιστες πιθανότητες να παράγουν αποτέλεσμα που διαρκεί για διάστημα πολύ μεγαλύτερο από τη διάρκεια των εν λόγω ενεργειών.
- (356) Πράγματι, κατά πάσα πιθανότητα, οι περισσότεροι άνθρωποι δεν επισκέπτονται τον δικτυακό τόπο της Ryanair αρκετά συχνά ώστε με τη διαφήμιση και μόνο στον εν λόγω δικτυακό τόπο να διατηρούν σαφή ανάμνηση της εν λόγω περιοχής. Το επιχείρημα αυτό υποστηρίζεται από δύο παράγοντες. Πρώτον, βάσει των όρων της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, η προώθηση της περιοχής του Zweibrücken στην αρχική σελίδα του δικτυακού τόπου της Ryanair περιοριζόταν σε πέντε παραγράφους 150 λέξεων υπό τον τίτλο «Top Five Things To Do» (Τα πέντε κορυφαία πράγματα που πρέπει να κάνετε) στη σελίδα που αφορούσε τον προορισμό Zweibrücken, στην παρουσία ενός απλού συνδέσμου, για πολύ σύντομο χρονικό διάστημα (16 ημέρες), στην αρχική σελίδα www.ryanair.com, ο οποίος οδηγούσε σε έναν δικτυακό τόπο τον οποίο διατηρούσε το ομοσπονδιακό κράτος, και στην παρουσία δύο απλών συνδέσμων στη σελίδα που αφορούσε τον προορισμό Zweibrücken, οι οποίοι οδηγούσαν και πάλι σε έναν δικτυακό τόπο τον οποίο διατηρούσε το ομοσπονδιακό κράτος. Και τα δύο είδη δραστηριοτήτων προώθησης (ένας απλός σύνδεσμος με περιορισμένη αξία μάρκετινγκ) και ο σύντομος κύκλος ζωής τους μείωναν σημαντικά τον αντίκτυπο των δραστηριοτήτων αυτών μετά το πέρας της προώθησης, ιδίως εφόσον οι εν λόγω δραστηριότητες περιοριζόταν απλώς στον δικτυακό τόπο της Ryanair και δεν υποστηρίζονταν από κανένα άλλο μέσο. Δεύτερον, η εμβέλεια των δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) που προβλέπονται στη συμφωνία που συνήφθη με την AMS περιοριζόταν μόνο στην ιστοσελίδα του δικτυακού τόπου σχετικά με τον προορισμό Zweibrücken. Είναι πολύ πιθανό οι περισσότεροι άνθρωποι να μην επισκέπτονται συχνά τη συγκεκριμένη σελίδα· εάν και όταν το πράττουν, είναι πιθανώς μόνον επειδή ενδιαφέρονται ήδη για τον συγκεκριμένο προορισμό.
- (357) Συνεπώς, ακόμη και αν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ κατόρθωσαν πράγματι να τονώσουν την επιβατική κίνηση στα αεροπορικά δρομολόγια που καλύπτονται από τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά την περίοδο εφαρμογής τους, το αποτέλεσμα αυτό ήταν κατά πάσα πιθανότητα μηδενικό ή αμελητέο μετά το πέρας αυτής της περιόδου και εξίσου ασήμαντο σε άλλα αεροπορικά δρομολόγια.
- (358) Επίσης, από τις μελέτες της Ryanair της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014 συνάγεται ότι η αποκόμιση οφελών που εκτείνονται πέραν των αεροπορικών δρομολογίων που καλύπτονται από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ ή μετά την περίοδο εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται στη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ και στη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι εξαιρετικά αβέβαια και δεν μπορεί να προσδιοριστεί ποσοτικά με αξιοπιστία που θα κρινόταν επαρκώς από έναν συνετό ΙΕΟΑ.

- (359) Επομένως, για παράδειγμα, σύμφωνα με τη μελέτη της 17ης Ιανουαρίου 2014, «μελλοντικά πρόσθετα κέρδη μετά την προγραμματισμένη λήξη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών είναι εγγενώς αβέβαια». Επιπλέον, στην εν λόγω μελέτη προτείνονται δύο μέθοδοι για την αριστερή αξιολόγηση των θετικών αποτελεσμάτων των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ: η προσέγγιση των «ταμειακών ροών» και η προσέγγιση της «κεφαλαιοποίησης».
- (360) Η προσέγγιση που βασίζεται στις «ταμειακές ροές» συνίσταται στην αξιολόγηση των οφελών από τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ και τις συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών υπό μορφή μελλοντικών εσόδων που θα μπορούσαν να προκύψουν για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα από τις υπηρεσίες μάρκετινγκ και τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών, μετά την αφαίρεση των αντιστοιχών δαπανών. Στην προσέγγιση που βασίζεται στην «κεφαλαιοποίηση», η βελτίωση του κύρους του αερολιμένα μέσω των υπηρεσιών μάρκετινγκ αντιμετωπίζεται ως άλλο στοιχείο ενεργητικού, το οποίο αποκτάται έναντι του τιμήματος που ορίζεται στη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ.
- (361) Ωστόσο, στη μελέτη υπογραμμίζονται οι σημαντικές δυσκολίες που παρουσιάζει η προσέγγιση που βασίζεται στην «κεφαλαιοποίηση» και καταδεικνύεται ότι τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης μεθόδου ενδέχεται να μην είναι αξιόπιστα· υποδεικνύεται ως καλύτερη η προσέγγιση που βασίζεται στις «ταμειακές ροές». Στη μελέτη επισημαίνεται ειδικότερα το εξής:

«Η προσέγγιση που βασίζεται στην κεφαλαιοποίηση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη μόνο το ποσοστό των δαπανών μάρκετινγκ που καταλογίζονται στα άυλα στοιχεία ενεργητικού ενός αερολιμένα. Ωστόσο, μπορεί να είναι δύσκολο να προσδιοριστεί το ποσοστό των δαπανών μάρκετινγκ που προορίζονται για την παραγωγή μελλοντικών προσδοκώμενων εσόδων για τον αερολιμένα (δηλαδή μια επένδυση στη βάση των άυλων στοιχείων ενεργητικού του αερολιμένα) εν αντιθέσει προς την παραγωγή τρεχόντων εσόδων για τον αερολιμένα.»

Τονίζεται επίσης ότι:

«Για την εφαρμογή της προσέγγισης που βασίζεται στην κεφαλαιοποίηση, είναι απαραίτητο να εκτιμηθεί η μέση διάρκεια της περιόδου κατά την οποία ένας αερολιμένας θα μπορέσει να διατηρήσει έναν πελάτη λόγω της εκστρατείας μάρκετινγκ της AMS. Στην πράξη, είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί η μέση περίοδος διατήρησης πελάτη σε συνέχεια εκστρατείας της AMS, λόγω ανεπάρκειας στοιχείων.»

- (362) Στη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 προτείνεται ένας πρακτικός τρόπος εφαρμογής της προσέγγισης που βασίζεται στις «ταμειακές ροές». Βάσει της συγκεκριμένης προσέγγισης, τα οφέλη των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ και των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών τα οποία διαρκούν ακόμη και μετά τη λήξη της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ εκφράζονται ως «τελική αξία», η οποία υπολογίζεται κατά την ημερομηνία λήξης της συμφωνίας. Αυτή η τελική αξία υπολογίζεται με βάση τα προσδοκώμενα πρόσθετα κέρδη από τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών και τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Τα εν λόγω κέρδη παρατείνονται κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου, για διάστημα ίσο με τη διάρκεια της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών, αναπροσαρμοζόμενα σε συνάρτηση με τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς των αερομεταφορών στην Ευρώπη και με τη χρήση συντελεστή πιθανότητας που αποσκοπεί στην αποτύπωση της ικανότητας της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ να συμβάλουν στα κέρδη του αερολιμένα μετά τη λήξη ισχύος τους. Σύμφωνα με τη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, αυτή η ικανότητα δημιουργίας οφελών μακράς διάρκειας εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, «μεταξύ των οποίων η ενίσχυση της φήμης και του εμπορικού σήματος, καθώς και οι εξωτερικές επιπτώσεις του δικτύου και οι επανερχόμενοι επιβάτες», χωρίς ωστόσο να παρέχονται περαιτέρω λεπτομέρειες για τους παράγοντες αυτούς. Επιπλέον, η εν λόγω μέθοδος λαμβάνει υπόψη ένα προεξοφλητικό επιτόκιο που αντανάκλα το κόστος κεφαλαίου.
- (363) Όσον αφορά τον συντελεστή πιθανότητας, η μελέτη προτείνει ποσοστό 30 %, το οποίο κρίνει συνετό. Ωστόσο, λόγω του ιδιαίτερα θεωρητικού χαρακτήρα της, η συγκεκριμένη μελέτη δεν παρέχει καμία σοβαρή αιτιολόγηση, είτε ποσοτική είτε ποιοτική, σχετικά με τον εν λόγω συντελεστή. Δεν βασίζεται σε κανένα πραγματικό στοιχείο συναφές με τις δραστηριότητες της Ryanair, τις αγορές αεροπορικών μεταφορών ή αερολιμενικών υπηρεσιών για να τεκμηριώσει αυτό τον συντελεστή 30 %. Δεν συνδέει καθόλου αυτόν τον συντελεστή πιθανότητας με τους παράγοντες που παραθέτει πολύ συνοπτικά (φήμη, ισχυρό εμπορικό σήμα, εξωτερικές επιπτώσεις του δικτύου και επανερχόμενοι επιβάτες), και οι οποίοι εικάζεται ότι παρατείνουν τα οφέλη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ μετά τη λήξη ισχύος τους. Τέλος, δεν στηρίζεται σε κανένα στοιχείο σχετικά με το συγκεκριμένο περιεχόμενο των υπηρεσιών μάρκετινγκ που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις με την AMS κατά την ανάλυση του βαθμού στον οποίο οι υπηρεσίες αυτές θα μπορούσαν να επηρεάσουν τους προαναφερόμενους παράγοντες.
- (364) Επιπλέον, η μελέτη δεν αποδεικνύει ότι υπάρχει οποιαδήποτε πιθανότητα, με τη λήξη ισχύος της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, να παραταθούν στο μέλλον τα κέρδη που προέκυψαν για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα από τις συμφωνίες αυτές κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής τους. Ομοίως, δεν παρέχει κανένα στοιχείο το οποίο να αποδεικνύει ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς αερομεταφορών στην Ευρώπη αποτελεί χρήσιμο δείκτη για τον υπολογισμό των επιπτώσεων μιας συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και μιας συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ για έναν δεδομένο αερολιμένα.
- (365) Ως εκ τούτου, η «τελική αξία» υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair θα ήταν εξαιρετικά απίθανο να ληφθεί υπόψη από έναν συνετό ΙΕΟΑ κατά τη λήψη της απόφασής του σχετικά με τη σύναψη ή μη μιας συμφωνίας.

- (366) Η μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014 καταδεικνύει, συνεπώς, ότι τα αποτελέσματα της προσέγγισης βάσει των «ταμειακών ροών» θα ήταν λιαν αβέβαια και αναξιόπιστα, όπως και τα αποτελέσματα της μεθόδου «κεφαλαιοποίησης».
- (367) Εξάλλου, ούτε η Γερμανία ούτε άλλα τρίτα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η μέθοδος που πρότεινε η Ryanair στη μελέτη της 31ης Ιανουαρίου 2014, ή οποιαδήποτε άλλη μέθοδος που αποσκοπεί στον ποσοτικό προσδιορισμό των πιθανών κερδών μετά τη λήξη ισχύος των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ, εφαρμόστηκε επιτυχώς από φορείς εκμετάλλευσης περιφερειακών αερολιμένων συγκρίσιμων με τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Zweibrücken. Η Γερμανία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τις μελέτες της 17ης και της 31ης Ιανουαρίου 2014.
- (368) Επιπλέον, η τελική αξία υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη μέθοδο που προτείνει η Ryanair είναι θετική (και, επομένως, τείνει να αυξήσει την αποδοτικότητα της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ) μόνον εφόσον είναι θετικό και το προσδοκώμενο πρόσθετο κέρδος από τις εν λόγω συμφωνίες κατά το τελευταίο έτος εφαρμογής της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών. Εάν αυτό είναι αρνητικό, η συνεκτιμηση της τελικής αξίας μειώνει κατά κανόνα την αποδοτικότητα των συμφωνιών. Στη συνέχεια θα καταδειχθεί (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 378 και εξής) ότι οι συμφωνίες του 2008 είχαν ως αποτέλεσμα αρνητικές πρόσθετες ταμειακές ροές.
- (369) Επιπλέον, όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 341 και εξής), οι υπηρεσίες μάρκετινγκ απευθύνονται σαφώς σε άτομα που είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν το δρομολόγιο που καλύπτεται από τη συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ. Εάν το εν λόγω δρομολόγιο δεν ανανεωθεί κατά τη λήξη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών, είναι απίθανο οι υπηρεσίες μάρκετινγκ να εξακολουθήσουν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην επιβατική κίνηση του αερολιμένα μετά τη λήξη της συμφωνίας. Είναι, συνεπώς, πολύ δύσκολο για έναν φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα να αξιολογήσει την πιθανότητα να επιδιώξει μια αεροπορική εταιρεία να συνεχίσει την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου πέραν της περιόδου για την οποία έχει δεσμευθεί στη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ειδικότερα, έχουν δείξει ότι, όταν πρόκειται να δημιουργήσουν και να καταργήσουν δρομολόγια, ανταποκρίνονται ιδιαίτερα στις συνθήκες της αγοράς, οι οποίες συνήθως μεταβάλλονται ταχέως. Ως εκ τούτου, κατά τη σύναψη μιας πράξης, όπως αυτής που εξετάζεται στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, ένας συντετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς δεν θα μπορούσε να βασιστεί στη βούληση της αεροπορικής εταιρείας να παρατείνει την εκμετάλλευση του σχετικού δρομολογίου μετά τη λήξη της συμφωνίας.
- (370) Εν κατακλείδι, από τα προαναφερόμενα στοιχεία συνάγεται σαφώς ότι το μόνο όφελος που θα προσδοκούσε να αποκομίσει ένας συντετός ΙΕΟΑ από μια συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ και το οποίο θα προσδιόριζε ποσοτικά για να αποφασίσει σχετικά με τη σύναψη ή μη μιας τέτοιας συμφωνίας, σε συνδυασμό με συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών, θα ήταν η πιθανή θετική επίπτωση των υπηρεσιών μάρκετινγκ στον αριθμό των επιβατών που χρησιμοποιούν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τις εν λόγω συμφωνίες, για τη διάρκεια της εκμετάλλευσης αυτών των δρομολογίων, όπως προβλέπεται στις συμφωνίες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οποιαδήποτε άλλα πιθανά οφέλη είναι εξαιρετικά αβέβαια για να προσδιοριστούν ποσοτικά και να ληφθούν υπόψη.

γ) Σκοπιμότητα της σύγκρισης του αερολιμένα του Zweibrücken με άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

- (371) Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ, η ύπαρξη τυχόν ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή ή εάν μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης —δηλαδή με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό— ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα⁽⁹⁶⁾. Ωστόσο, όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (σύγκριση με την «αγοραία τιμή»), η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Ως εκ τούτου, θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών⁽⁹⁷⁾.
- (372) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά κανόνα, η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ με βάση τη μέση τιμή σε άλλες παρόμοιες αγορές μπορεί να είναι χρήσιμη εάν μια τέτοια τιμή μπορεί ευλόγως να προσδιοριστεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν είναι κατάλληλη στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών, καθώς η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των αερολιμένων. Αυτό συμβαίνει διότι οι δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από τον βαθμό ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν, από τη χωρητικότητά του όσον αφορά την επιβατική κίνηση, την κατάσταση των υποδομών και τις σχετικές επενδύσεις, από το κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τυχόν χρέη ή υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που έχει συνάψει ο αερολιμένας κατά το παρελθόν⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁶⁾ Βλέπε σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁹⁷⁾ Βλέπε σημεία 59 και 61 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽⁹⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 94.

- (373) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών περιπλέκει κάθε συγκριτική ανάλυση με τη στενή έννοια του όρου. Όπως φαίνεται στην παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται πάντοτε αποκλειστικά σε δημοσιευμένη κλίμακα τελών. Αντιθέτως, αυτές οι εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν καταμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την επιβατική κίνηση και κάθε σχετικής εμπορικής και οικονομικής ευθύνης, τυποποιημένους μηχανισμούς παροχής κινήτρων και μεταβολή της κατανομής των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι συναλλαγές δεν είναι ουσιαστικά συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη.
- (374) Τέλος, ακόμη και αν υποτεθεί ότι θα μπορούσε να διαπιστωθεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι «τιμές» των διαφόρων συναλλαγών που αποτελούν αντικείμενο αυτής της αξιολόγησης είναι ισοδύναμες ή υψηλότερες από τις «αγοραίες τιμές» που διαπιστώνονται μέσω συγκριτικού δείγματος συναλλαγών, η Επιτροπή δεν θα ήταν ωστόσο σε θέση να συμπεράνει εξ αυτού ότι οι εν λόγω συναλλαγές πληρούν το κριτήριο του ΙΕΟΑ εάν ανακύψει ότι, όταν καθορίστηκαν οι εν λόγω τιμές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ανέμενε ότι θα συνεπάγονταν πρόσθετες δαπάνες υψηλότερες από τα πρόσθετα έσοδα. Επομένως, ένας ΙΕΟΑ δεν έχει κίνητρο να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες σε «αγοραία τιμή», εάν κάτι τέτοιο συνεπάγεται πρόσθετη ζημία.
- (375) Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή εκτιμά ότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, δεν έχει λόγο να μην εφαρμόσει την προσέγγιση που συνιστάται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ στις σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.

7.3.1.4. Εκτίμηση πρόσθετων δαπανών και εσόδων

Χρονοδιάγραμμα

- (376) Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη σκοπιμότητα της σύναψης ή μη μιας συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών και/ή συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, ένας ΙΕΟΑ θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του είτε τη διάρκεια ισχύος των εν λόγω συμφωνιών είτε την περίοδο που προβλέπεται σε καθεμία από τις συμφωνίες χωριστά. Εν ολίγοις, θα προέβαινε σε εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμφωνιών.
- (377) Δεν φαίνεται να συντρέχουν λόγοι για την επιλογή μεγαλύτερης χρονικής περιόδου. Κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών, ένας συνετός ΙΕΟΑ δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμφωνιών μετά τη λήξη ισχύος τους, είτε υπό τους ίδιους είτε υπό νέους όρους. Εξάλλου, ένας εν γένει συνετός φορέας εκμετάλλευσης έχει επίγνωση του γεγονότος ότι οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους όπως η Ryanair χαρακτηρίζονται ανέκαθεν από την ταχύτατη ικανότητα προσαρμογής τους στις εξελίξεις της αγοράς, τόσο κατά την έναρξη όσο και κατά τη διακοπή δρομολογίων, καθώς και κατά την αύξηση ή τη μείωση του αριθμού πτήσεων.

Εκτίμηση

- (378) Η Γερμανία διαβεβαιώνει ότι οι FGAZ/FZG δεν κατάρτισαν εκ των προτέρων επιχειρηματικά σχέδια προτού συνάψουν μεμονωμένες συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες. Διευκρίνισε δε ότι, εφόσον οι δαπάνες του αερολιμένα μπορούσαν να χαρακτηριστούν στην πλειονότητά τους ως πάγιες δαπάνες και ότι η πιθανή επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων δεν θα συνεπαγόταν σημαντικές πρόσθετες δαπάνες, δεν ήταν απαραίτητη η κατάρτιση αυτών των εκ των προτέρων επιχειρηματικών σχεδίων.
- (379) Ωστόσο, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Γερμανία εκπόνησε επισκόπηση των αναμενόμενων πρόσθετων δαπανών και εσόδων κατά τον χρόνο σύναψης των σχετικών συμφωνιών. Η Γερμανία ετοίμασε τα εν λόγω στοιχεία για καθεμία από τις συμφωνίες που είχε συνάψει με αεροπορικές εταιρείες κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, δηλαδή κατά την περίοδο 2000 — 2009, όπως παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 8.

Πίνακας 8

Πρόσθετη αποδοτικότητα των συμβάσεων με τις Germanwings, TUIFly και Ryanair

	Germanwings (σύμβαση 15.9.2006 — 15.9.2009)	Germanwings (σύμβαση 30.6.2008 — 31.12.2011) (1)	TUIFly (σύμβαση 1.4.2008 — 31.3.2011) (2)	Ryanair (σύμβαση 22.9.2008 — 21.9.2009) (3)
Αναμενόμενος αριθμός επιβατών	[...]	[...]	[...]	[...]
Προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	[...]	[...]	[...]	[...]

	Germanwings (σύμβαση 15.9.2006 — 15.9.2009)	Germanwings (σύμβαση 30.6.2008 — 31.12.2011) ⁽¹⁾	TUIFly (σύμβαση 1.4.2008 — 31.3.2011) ⁽²⁾	Ryanair (σύμβαση 22.9.2008 — 21.9.2009) ⁽³⁾
Προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	[...]	[...]	[...]	[...]
Αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες	[...]	[...]	[...]	[...]
Δαπάνες στήριξης μάρκετινγκ	[...]	[...]	[...]	[...]
Προσδοκώμενο ονομαστικό αποτέλεσμα	[...]	[...]	[...]	[...]
Προεξοφλητικό επιτόκιο	[...]	[...]	[...]	[...]
Προσδοκώμενο προεξοφλημένο αποτέλεσμα	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ [...]

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

(380) Για την κατάρτιση του πίνακα 8, η Γερμανία έλαβε υπόψη τις ακόλουθες παραμέτρους:

- α) Ο αναμενόμενος αριθμός των επιβατών αφαιρέθηκε από τον προβλεπόμενο αριθμό των πτήσεων εβδομαδιαίως και χρησιμοποιήθηκε κατά παρέκταση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας.
- β) Τα προσδοκώμενα έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες (τέλη υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και προσγείωσης, καθαρισμός και αποπάγωση κ.λπ.) υπολογίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας βάσει των συμφωνηθέντων όρων με κάθε αεροπορική εταιρεία, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εκπτώσεων και κινήτρων.
- γ) Τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες (τέλη στάθμευσης και παραμονής στον τερματικό σταθμό κ.λπ.) υπολογίστηκαν επίσης καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας.
- δ) Οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες υπολογίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, λαμβανομένης υπόψη της απόσβεσης των απαραίτητων επενδύσεων για την εξυπηρέτηση των εμπορικών πτήσεων (ο νέος τερματικός σταθμός, νέες θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων, χώροι στάθμευσης κ.λπ.), καθώς και των πρόσθετων δαπανών προσωπικού και υλικών. Ελήφθησαν υπόψη μόνον οι δαπάνες που αφορούσαν κάθε μεμονωμένη αεροπορική εταιρεία. Βάσει των στοιχείων αυτών, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι δαπάνες του νέου τερματικού σταθμού και η ενδεχόμενη πρόσληψη νέου προσωπικού αφορούσαν αρχικά την εξαγορά των δραστηριοτήτων του αερολιμένα του Zweibrücken από την Germanwings, με συνέπεια τον καταλογισμό των δαπανών αυτών κυρίως στην πρώτη σύμβαση με την Germanwings.
- ε) Κατ' αίτημα της Επιτροπής, οι πληρωμές για τη στήριξη της εμπορικής προώθησης που καταβλήθηκαν στη Ryanair στο πλαίσιο της συμφωνίας μεταξύ του ομόσπονδου κράτους και της AMS ελήφθησαν υπόψη ως πρόσθετες δαπάνες της σύμβασης με τη Ryanair.
- στ) Το προεξοφλητικό επιτόκιο βασίστηκε στα προεξοφλητικά επιτόκια της γερμανικής ομοσπονδιακής τράπεζας Bundesbank με έτος έναρξης το 2008.

(381) Η Επιτροπή συμφωνεί με την ορθότητα της προσέγγισης που ακολούθησε η Γερμανία για την εκτίμηση του αριθμού των επιβατών και τον υπολογισμό στη βάση αυτή των προσδοκώμενων εσόδων από αεροπορικές και μη αεροπορικές δραστηριότητες. Το ίδιο ισχύει και για την εφαρμογή των προεξοφλητικών επιτοκίων.

(382) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω τη διαφωνία της Γερμανίας ότι, κατά τον υπολογισμό των πρόσθετων εσόδων μόνο κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, δεν λαμβάνονται υπόψη τα μακροπρόθεσμα κέρδη. Απαντώντας εν προκειμένω, η Επιτροπή παραπέμπει στο σκεπτικό της, το οποίο αναπτύσσει στις αιτιολογικές σκέψεις 376 και 377, σύμφωνα με το οποίο ενδείκνυται πράγματι να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα πρόσθετα έξοδα και έσοδα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας.

(383) Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την παρατήρηση της Γερμανίας ότι δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η συμφωνία υπηρεσιών μάρκετινγκ δημιουργεί μόνο δαπάνες, αλλά θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί ότι παράγει παράλληλα και έσοδα. Η Γερμανία δεν προτείνει καμία μεθοδολογία για την αξιολόγηση των συγκεκριμένων πρόσθετων εσόδων που παράγονται

στο πλαίσιο της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ πέρα από την αυξανόμενη κίνηση (και επομένως και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες) στον αερολιμένα. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή έχει ήδη διατυπώσει στις αιτιολογικές σκέψεις 347 και εξής το συμπέρασμα ότι ένας ΙΕΟΑ θα λάμβανε υπόψη μόνο τα πρόσθετα έσοδα του αερολιμένα κατά την αξιολόγηση των θετικών αποτελεσμάτων της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ.

- (384) Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες ειδικότερα, η Επιτροπή πρέπει να στηριχθεί στα δεδομένα που υπέβαλαν η Γερμανία και οι FGAZ/FZG, εφόσον αυτά φαίνονται εύλογα, διότι η ίδια δεν είναι σε θέση να προβεί σε ανεξάρτητη εκτίμηση των εν λόγω δαπανών. Το ίδιο ισχύει, καταρχήν, και για τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, δεδομένου ότι η Γερμανία και οι FGAZ/FZG είναι οι πλέον αρμόδιες να εκτιμήσουν ποιες επενδύσεις μπορούν να αναχθούν απευθείας σε συγκεκριμένη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών. Μετά την ανάλυση των στοιχείων που υπέβαλε η Γερμανία, η Επιτροπή αποδέχεται ως εύλογο τον γενικό υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών.
- (385) Φαίνεται άλλωστε εύλογη η δυνατότητα αναγωγής της πρόσληψης πρόσθετου προσωπικού για την εξυπηρέτηση της Germanwings και των αρχικών επενδύσεων κατά την ανακαίνιση του τερματικού σταθμού στην πρώτη συμφωνία που συνήφθη με την Germanwings, διότι η εν λόγω συμφωνία αποτέλεσε το έναυσμα για την αναγκαστική έναρξη εξυπηρέτησης εμπορικών πτήσεων στον αερολιμένα του Zweibrücken.

Συμπέρασμα

- (386) Δεδομένου ότι το προσδοκώμενο προεξοφλημένο αποτέλεσμα είναι αρνητικό για την πρώτη συμφωνία της Germanwings, καθώς και για τις συμφωνίες της TUIFly και της Ryanair, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι FGAZ/FZG δεν ενήργησαν ως ΙΕΟΑ κατά τη σύναψη των εν λόγω συμφωνιών. Ο αερολιμένας δεν μπορούσε να προσδοκά ότι θα καλύψει τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες που θα προέκυπταν από οποιαδήποτε από τις συμφωνίες αυτές. Επομένως, εφόσον οι FGAZ/FZG δεν ενήργησαν ως ΙΕΟΑ, με την απόφασή τους να συνάψουν τις συμφωνίες υπό τους συγκεκριμένους όρους, χορήγησαν στην Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair οικονομικό πλεονέκτημα.
- (387) Αντιθέτως, μπορούσε να αναμένεται ότι η δεύτερη συμφωνία με την Germanwings θα οδηγούσε σε θετικό προεξοφλημένο αποτέλεσμα. Ως εκ τούτου, κατά τη σύναψη της συγκεκριμένης συμφωνίας, οι FGAZ/FZG δεν χορήγησαν οικονομικό πλεονέκτημα στην Germanwings.

7.3.1.5. Επιλεκτικότητα

- (388) Το οικονομικό πλεονέκτημα που προσδιορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 376 και εξής χορηγήθηκε σε επιλεκτική βάση, καθώς ωφελήθηκαν από αυτό μόνον οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν πτήσεις από τον αερολιμένα του Zweibrücken.
- (389) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα που προβάλλει η Γερμανία ότι οι εκπτώσεις στα αερολιμενικά τέλη που χορηγήθηκαν σε αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούν πτήσεις από το Zweibrücken δεν ήταν επιλεκτικές. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι εν λόγω εκπτώσεις ήταν ανοικτές σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούσαν να εκτελούν πτήσεις από το Zweibrücken, γεγονός που τις καθιστά, σύμφωνα με τον εν λόγω ισχυρισμό, μη επιλεκτικές.
- (390) Στην απάντησή της η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι οι μεμονωμένες συμφωνίες που συνήφθησαν με τις αεροπορικές εταιρείες αποκλίνουν τόσο από την κλίμακα τελών όσο και μεταξύ τους (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 67 έως 72), και περιέχουν συνεπώς όρους επιμέρους διαπραγματεύσεων. Ως εκ τούτου, το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε ακριβώς για τον λόγο αυτό είναι προφανώς επιλεκτικό όσον αφορά κάθε μεμονωμένη αεροπορική εταιρεία.
- (391) Κατά δεύτερον, ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμη και αν η κλίμακα τελών εφαρμόζονταν με τον ίδιο τρόπο για κάθε αεροπορική εταιρεία που επιθυμούσε να εξυπηρετεί πτήσεις από το Zweibrücken, τυχόν εκχωρούμενο πλεονέκτημα σε αυτό το πλαίσιο θα εξακολουθούσε να θεωρείται επιλεκτικό. Σύμφωνα με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mengozzi στην υπόθεση Deutsche Lufthansa AG κατά Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, η αποδοχή της επιχειρηματολογίας της Γερμανίας οδηγεί σε «απόλυτο αποκλεισμό της δυνατότητας χαρακτηρισμού ως κρατικών ενισχύσεων των όρων υπό τους οποίους δημόσια επιχείρηση παρέχει τις υπηρεσίες της, όταν οι όροι αυτοί εφαρμόζονται αδιακρίτως σε όλους τους αντισυμβαλλομένους της»⁽¹⁰⁰⁾. Ο γενικός εισαγγελέας Mengozzi επισήμανε περαιτέρω τα εξής:

«Όπως ορθώς, κατά την άποψή μου, παρατήρησε η Επιτροπή, ένας τέτοιος αποκλεισμός δεν ευθυγραμμίζεται ούτε με τη νομολογιακή θέση ότι επιλεκτικό χαρακτήρα δύνανται να έχουν ακόμη και δημόσιες παρεμβάσεις οι οποίες αφορούν αδιακρίτως όλες τις επιχειρήσεις συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου ούτε με νομολογιακά προηγούμενα στο πλαίσιο των οποίων πλεονεκτήματα απορρέοντα από την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών από μέρους δημοσίων (ή ιδιωτικών) επιχειρήσεων με τιμές ή υπό όρους όμοιους για το σύνολο των επιχειρήσεων που ασκούσαν συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρήθηκαν ως επιλεκτικά.»⁽¹⁰¹⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα, υπόθεση C-284/12, Lufthansa κατά Flughafen Frankfurt-Hahn, [2013], δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη, σκέψη 50.

⁽¹⁰¹⁾ Ό.π. (παρалаίπονται οι εσωτερικές υποσημειώσεις). Ό.π., βλέπε επίσης σκέψεις 51-52.

7.3.1.6. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στις συναλλαγές

- (392) Ένα μέτρο που χορηγείται από το κράτος θεωρείται ότι νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, όταν είναι ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της δικαιούχου επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις με τις οποίες ανταγωνίζεται (¹⁰²). Για πρακτικούς λόγους, η νόθευση του ανταγωνισμού τεκμαίρεται μόλις το κράτος παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε ελευθερωμένο τομέα όπου υπάρχει, ή θα μπορούσε να υπάρξει, ανταγωνισμός. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία των Δικαστηρίων της Ένωσης, οι ενισχύσεις υπέρ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εσωτερική αγορά είναι ικανές να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών (¹⁰³).
- (393) Από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για την ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1993 (¹⁰⁴), οι αερομεταφορείς μπορούν να εκτελούν ελεύθερα πτήσεις σε ενδοευρωπαϊκές συνδέσεις. Όπως παρατηρεί το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο:

«όταν μία επιχείρηση δρα σε κάποιο τομέα ... όπου υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός από παραγωγούς διαφόρων κρατών μελών, κάθε ενίσχυση που λαμβάνει από το δημόσιο είναι δυνατό να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και να θίξει τον ανταγωνισμό, στο μέτρο που η διατήρησή της στην αγορά εμποδίζει τους ανταγωνιστές να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά και μειώνει τις δυνατότητές τους να αυξήσουν τις εξαγωγές τους» (¹⁰⁵).

- (394) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι FGAZ/FZG και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου χορήγησαν επιλεκτικό πλεονέκτημα στην Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair. Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιούνται σε μια ανταγωνιστική αγορά σε επίπεδο Ένωσης και το πλεονέκτημα που αποκόμισαν ήταν ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση τους στη συγκεκριμένη αγορά. Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή κρίνει ότι το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

7.3.1.7. Συμπέρασμα

- (395) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή αποφαινεται ότι η Germanwings, η TUIFly και η Ryanair έλαβαν κρατική ενίσχυση, το ποσό της οποίας ανέρχεται περίπου σε 1 054 985 ευρώ, 232 781 ευρώ και 464 879 ευρώ, αντιστοίχως.

7.3.2. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ

- (396) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δεν προέβαλε επιχειρήματα προκειμένου να καταδείξει ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην TUIFly, την Germanwings και τη Ryanair είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.
- (397) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου (¹⁰⁶), εναπόκειται στη Γερμανία να υποδείξει τη νομική βάση σύμφωνα με την οποία ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά και να αποδείξει ότι πληρούνται όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να παράσχει πληροφορίες σχετικά με το κατά πόσον θα μπορούσε να διαπιστωθεί το συμβιβάσιμο δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, η Γερμανία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις με σκοπό να καταδείξει ότι πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις των συμβιβάσιμων ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005. Ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις προέβαλαν επιχειρήματα προς επίρρωση του συμβιβάσιμου του μέτρου κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.
- (398) Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο, ωστόσο, να εξετάσει εν συντομία αν η επίμαχη κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί συμβιβάσιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών.

(¹⁰²) Υπόθεση 730/79, Philip Morris Holland BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1980, σ. 267, σκέψη 11, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως 607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98, Alzetta Mauro και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 2000, σ. II-2325, σκέψη 80.

(¹⁰³) Υπόθεση 730/79, Philip Morris Holland BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1980, σ. 267, σκέψεις 11 και 12, και υπόθεση T-214/95 Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψεις 48-50.

(¹⁰⁴) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8) και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

(¹⁰⁵) Υπόθεση C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 26.

(¹⁰⁶) Βλέπε ιδίως υπόθεση C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 20.

7.3.2.1. Ισχύον νομικό πλαίσιο

- (399) Όσον αφορά τις ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζουν ότι:

«η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλα τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για την έναρξη νέων γραμμών για τα οποία θα κληθεί να εκδώσει απόφαση από τις 4 Απριλίου 2014, ακόμη και αν τα μέτρα είχαν κοινοποιηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εφαρμόζει τις αρχές οι οποίες διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών οι οποίες έχουν χορηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου 2014»⁽¹⁰⁷⁾.

- (400) Ενώ οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζουν ότι:

«Η Επιτροπή θα εξετάζει τη συμβατότητα ... κάθε ενίσχυσης για την έναρξη νέας γραμμής, η οποία χορηγείται χωρίς την έγκρισή της και άρα κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης [νυν άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης], με βάση τις παρούσες κατευθύνσεις, εφόσον η ενίσχυση άρχισε να χορηγείται μετά τη δημοσίευση των κατευθύνσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*».

- (401) Δεδομένου ότι οι συμφωνίες με την Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair συνήφθησαν μετά τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές στην Επίσημη Εφημερίδα στις 9 Δεκεμβρίου 2005, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν την εφαρμοστέα νομική βάση για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των συμφωνιών αυτών με την εσωτερική αγορά.

7.3.2.2. Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές

- (402) Δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις συμβατότητας των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών που κατοχυρώνονται στο σημείο 79 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές είναι σωρευτικές, η Επιτροπή φρονεί ότι αρκεί να καταδειχθεί ότι δεν πληρούνται μία από τις προϋποθέσεις αυτές για να αποφανθεί ότι η κρατική ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιρειών είναι ασυμβίβαστη. Η Επιτροπή ξεκινά την ανάλυσή της με την προϋπόθεση που προβλέπεται στο σημείο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (403) Το σημείο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι το ύψος της ενίσχυσης δεν μπορεί να υπερβαίνει, κάθε έτος, το 50 % του ύψους του επιλέξιμου κόστους του έτους αυτού και, ως προς τη διάρκεια της ενίσχυσης, το 30 % κατά μέσο όρο του επιλέξιμου κόστους. Ως επιλέξιμο κόστος ορίζεται «το πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών που αφορά την έναρξη της νέας γραμμής ή τη συχνότητά της, το οποίο ο αερομεταφορέας δεν θα μπορούσε να αναλάβει υπό κανονικούς ρυθμούς»⁽¹⁰⁸⁾.
- (404) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι συμφωνίες με την Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair δεν παρείχαν καμία σύνδεση μεταξύ της ενίσχυσης που χορηγήθηκε και του επιλέξιμου κόστους. Για τον λόγο αυτό, η Γερμανία κλήθηκε να παράσχει λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της ενίσχυσης και του επιλέξιμου κόστους. Ούτε η Γερμανία ούτε τα τρίτα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας παρείχαν τα εν λόγω στοιχεία. Βάσει των προαναφερομένων, και δεδομένου ότι στις συμφωνίες με τις υπό εξέταση αεροπορικές εταιρείες δεν γίνεται μνεία των δαπανών των αεροπορικών εταιρειών, πόσο μάλλον του επιλέξιμου κόστους, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι δεν πληρούνται η προϋπόθεση συμβατότητας που κατοχυρώνεται στο σημείο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (405) Εν κατακλείδι, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιρειών συνιστά συμβίβασιμη ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, διότι δεν πληρούνται μία τουλάχιστον από τις προϋποθέσεις συμβατότητας. Ως εκ τούτου, η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Germanwings, την TUIFly και τη Ryanair συνιστά παράνομη και μη συμβίβασιμη κρατική ενίσχυση, η οποία πρέπει να ανακτηθεί.

8. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

- (406) Σύμφωνα με τη Συνθήκη και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα να αποφασίσει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος πρέπει να καταργήσει ή να τροποποιήσει την ενίσχυση⁽¹⁰⁹⁾ όταν διαπιστωθεί το ασυμβίβαστο της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά. Επίσης, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η υποχρέωση του κράτους να καταργήσει την ενίσχυση την οποία η Επιτροπή έχει θεωρήσει μη συμβίβασιμη με την εσωτερική αγορά σκοπό έχει την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση⁽¹¹⁰⁾. Εν προκειμένω, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί

⁽¹⁰⁷⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 174.

⁽¹⁰⁸⁾ Κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 79 στοιχείο ε).

⁽¹⁰⁹⁾ Υπόθεση C-70/72, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1973, σ. 813, σκέψη 13.

⁽¹¹⁰⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψη 75.

ότι ο στόχος έχει επιτευχθεί όταν ο λαβών την ενίσχυση έχει αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομης ενίσχυσης, χάνοντας με τον τρόπο αυτό το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και όταν επανέρχονται τα πράγματα στην προ της καταβολής της ενίσχυσης κατάσταση (¹¹¹).

- (407) Σύμφωνα με την εν λόγω νομολογία, το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου (¹¹²) προβλέπει ότι «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο».
- (408) Κατά συνέπεια, η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 282, 297, 318, 320, 395 και 405, λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων 198 έως 200) πρέπει να επιστραφεί στη Γερμανία, εφόσον έχει καταβληθεί.
- (409) Στον πίνακα 9 παρουσιάζονται τα κατά προσέγγιση ποσά προς ανάκτηση.

Πίνακας 9

Πληροφορίες σχετικά με τα εισπραχθέντα, προς ανάκτηση και ήδη ανακτηθέντα ποσά ενισχύσεων

Ταυτότητα του δικαιούχου	Συνολικό κατά προσέγγιση ύψος της ενίσχυσης που εισπράχθηκε (σε ευρώ)	Συνολικό κατά προσέγγιση ύψος της προς ανάκτηση ενίσχυσης (¹) (σε ευρώ) (αρχικό κεφάλαιο)	Συνολικό ήδη επιστραφέν ποσό (σε ευρώ)	
			Αρχικό κεφάλαιο	Τόκοι ανάκτησης (²)
FGAZ/FZG: Άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις				
FGAZ/FZG: Εισφορές κεφαλαίου				
FGAZ/FZG: Εγγύηση 100 %				
FGAZ/FZG: Συμμετοχή στο κοινό ταμείο				
Germanwings	1 115 971	1 115 971		
TUIFly	233 002	233 002		
Ryanair/AMS	469 132	469 132		

(¹) Τα προς ανάκτηση ποσά από τις FGAZ/FZG πρέπει να υπολογιστούν με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο άρθρο 3 και δεν μπορούν στο παρόν στάδιο να προσδιοριστούν κατά προσέγγιση.

(²) Δεδομένου ότι η ενίσχυση ήταν στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών σε σταθερή βάση καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, η Επιτροπή θεωρεί αποδεκτό το σκεπτικό σύμφωνα με το οποίο ως ημερομηνία έναρξης υπολογισμού του τόκου ανάκτησης ορίζεται η τελευταία ημέρα της περιόδου για την οποία υπολογίστηκε το ύψος της ενίσχυσης (για παράδειγμα, 31 Δεκεμβρίου, εάν η εν λόγω περίοδος είναι ένα ημερολογιακό έτος, ή 31 Οκτωβρίου, εάν η περίοδος αυτή αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Οκτωβρίου). Σε αυτό το πλαίσιο, με την επιλογή της τελευταίας ημέρας της επίμαχης περιόδου, η Επιτροπή υιοθετεί την προσέγγιση η οποία είναι η πλέον ευνοϊκή για τους δικαιούχους.

- (410) Για να ληφθεί υπόψη το πραγματικό πλεονέκτημα που αποκόμισαν οι αεροπορικές εταιρείες και οι θυγατρικές τους βάσει των συμφωνιών, τα ποσά που περιλαμβάνονται στον πίνακα 9 μπορούν να προσαρμοστούν, σύμφωνα με τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Γερμανία, βάσει i) της διαφοράς μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών, όπως παρουσιάστηκαν εκ των υστέρων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από την αεροπορική εταιρεία σε σχέση με τα αερολιμενικά τέλη (συμπεριλαμβανομένων του τέλους προσγείωσης, του τέλους επιβατών και των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης βάσει της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών) και, αφετέρου, των προβλεπόμενων ταμειακών ροών (εκ των προτέρων) για τα συγκεκριμένα στοιχεία εσόδων τα οποία παρατίθενται στον πίνακα 8, και ii) της διαφοράς μεταξύ, αφενός, των πραγματικών πληρωμών μάρκετινγκ, όπως παρουσιάστηκαν εκ των υστέρων, οι οποίες καταβλήθηκαν στην αεροπορική εταιρεία ή στις θυγατρικές της βάσει των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ και, αφετέρου, των δαπανών μάρκετινγκ, όπως προβλέφθηκαν εκ των προτέρων, οι οποίες αντιστοιχούν στα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 8,

(¹¹¹) Υπόθεση C-75/97, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-3671, σκέψεις 64-65.

(¹¹²) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση, η οποία χορηγήθηκε παράνομα από τη Γερμανία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπέρ της *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* («FGAZ») / *Flughafen Zweibrücken GmbH* («FZG») κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2009 υπό τη μορφή άμεσων επενδυτικών επιχορηγήσεων, ετήσιων εισφορών κεφαλαίου, δωρεάν παροχής εγγύησης 100 % επί τραπεζικού δανείου, καθώς και της δυνατότητας συμμετοχής της FGAZ στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.
2. Η κρατική ενίσχυση, η οποία χορηγήθηκε παράνομα από τη Γερμανία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπέρ της *Germanwings*, της *TUIFly* και της *Ryanair/AMS* μέσω των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμφωνιών υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν στις 15 Σεπτεμβρίου 2006 (*Germanwings*), την 1η Απριλίου 2008 (*TUIFly*) και στις 22 Σεπτεμβρίου 2008/6 Οκτωβρίου 2008 (*Ryanair/Airport Marketing Services* («AMS»)) είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

1. Το δάνειο το οποίο χορηγήθηκε στην FZG από τη *Sparkasse Südwestpfalz* δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.
2. Η συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών η οποία συνήφθη μεταξύ της FZG και της *Germanwings* στις 30 Ιουνίου 2008 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Άρθρο 3

1. Η Γερμανία ανακτά από τους δικαιούχους την ασυμβίβαστη ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1.
2. Η FGAZ και η FZG είναι από κοινού υπεύθυνες για την επιστροφή της κρατικής ενίσχυσης που έλαβε οποιαδήποτε εξ αυτών.
3. Η *Ryanair* και η *AMS* είναι από κοινού υπεύθυνες για την επιστροφή της κρατικής ενίσχυσης που έλαβε οποιαδήποτε εξ αυτών.
4. Τα προς ανάκτηση ποσά έχουν ως εξής:
 - α) όσον αφορά τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις που χορηγήθηκαν από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη ZEF υπέρ της FZG: 20 564 170 ευρώ που χορηγήθηκαν μεταξύ της 12ης Δεκεμβρίου 2000 και της 31ης Δεκεμβρίου 2009, αφαιρουμένων των δαπανών των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των δαπανών για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του *Luftverkehrsgesetz*, στον βαθμό που καλύπτονταν από τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις·
 - β) όσον αφορά τις ετήσιες εισφορές κεφαλαίου που χορηγήθηκαν από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη ZEF υπέρ της FGAZ: 26 629 000 ευρώ που χορηγήθηκαν μεταξύ του 2000 και του 2009, αφαιρουμένων των δαπανών των πυροσβεστικών υπηρεσιών και των δαπανών για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του *Luftverkehrsgesetz*, στον βαθμό που καλύπτονταν από τις ετήσιες εισφορές κεφαλαίου, και αφαιρουμένων των ποσών που χορηγήθηκαν πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000·
 - γ) όσον αφορά την εγγύηση 100 % επί του τραπεζικού δανείου που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπέρ της FZG: τα ταμειακά ισοδύναμα της αξίας της εγγύησης, τα οποία καθορίζονται βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων·
 - δ) όσον αφορά τη συμμετοχή της FGAZ στο κοινό ταμείο του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου: τα ταμειακά ισοδύναμα των ευνοϊκών δανειακών όρων, τα οποία καθορίζονται βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης, αφαιρουμένου τυχόν πλεονεκτήματος που αποκομίστηκε επί δανείων τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των δαπανών πυροσβεστικών υπηρεσιών και των δαπανών για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του *Luftverkehrsgesetz*·
 - ε) όσον αφορά τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ της *Germanwings* και της FZG στις 15 Σεπτεμβρίου 2006: το ποσό της ασυμβίβαστης ενίσχυσης·
 - στ) όσον αφορά τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ της *TUIFly* και της FZG την 1η Απριλίου 2008: το ποσό της ασυμβίβαστης ενίσχυσης·
 - ζ) όσον αφορά τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών και τις συμφωνίες υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθησαν μεταξύ της *Ryanair* και της FZG στις 22 Σεπτεμβρίου 2008 και μεταξύ της *AMS* και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου στις 6 Οκτωβρίου 2008: το ποσό της ασυμβίβαστης ενίσχυσης.

5. Τα ανακτώμενα ποσά περιλαμβάνουν τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι τον χρόνο της πραγματικής τους ανάκτησης.
6. Η Γερμανία παρέχει τις ακριβείς ημερομηνίες κατά τις οποίες η ενίσχυση που χορηγήθηκε από το κράτος τέθηκε στη διάθεση των αντίστοιχων δικαιούχων.
7. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽¹³⁾.
8. Η Γερμανία ακυρώνει κάθε εκκρεμούσα καταβολή της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 είναι άμεση και πραγματική.
2. Η Γερμανία διασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 5

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Γερμανία υποβάλλει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που εισέπραξαν οι δικαιούχοι, και ειδικότερα:
 - i) το ποσό των άμεσων επενδυτικών επιχορηγήσεων, των εισφορών κεφαλαίου και των ταμειακών ισοδύναμων των ευνοϊκών δανείων που κάλυψαν τις δαπάνες των πυροσβεστικών υπηρεσιών και τις δαπάνες για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δικαιούται επιστροφή βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του LuftSiG,
 - ii) στοιχεία σχετικά με την πιστοληπτική ικανότητα των FGAZ/FZG κατά τον χρόνο έκδοσης της εγγύησης 100 % και κατά τον χρόνο χορήγησης κάθε δανείου από το κοινό ταμείο, ούτως ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να καθορίσει τα ταμειακά ισοδύναμα της εγγύησης και τους ευνοϊκούς όρους των δανείων από το κοινό ταμείο σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων και την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την αναδιώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης, αντίστοιχως·
 - β) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους ανάκτησης) που θα πρέπει να ανακτηθεί από κάθε δικαιούχο·
 - γ) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει ώστε να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·
 - δ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.
2. Η Γερμανία τηρεί ενήμερη την Επιτροπή για την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 1η Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).