

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/287 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 15ης Οκτωβρίου 2014****σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.26500 (2012/C) (πρώην 2011/NN, πρώην CP 227/2008) την οποία χορήγησε η Γερμανία στη Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH και τη Ryanair Ltd***[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 7369]***(Το κείμενο στη γερμανική 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,

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ⁽¹⁾ και αφού έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 27 Αυγούστου 2008, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία του Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (Ομοσπονδιακή ένωση γερμανικών αεροπορικών εταιρειών, εφεξής «BDF»), στην οποία αυτή ισχυριζόταν ότι χορηγήθηκαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις στην Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και στη Ryanair Ltd (εφεξής «Ryanair»). Η καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό ενίσχυσης CP 227/2008.
- (2) Στις 9 Αυγούστου 2010, η Επιτροπή προώθησε την καταγγελία στη Γερμανία και ζήτησε πληροφορίες. Η Γερμανία, με την επιστολή της 30ής Σεπτεμβρίου 2010, υπέβαλε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν.
- (3) Στις 8 Απριλίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από την Air Berlin και τη Ryanair. Η Air Berlin υπέβαλε στις 10 Μαΐου 2011 τις πληροφορίες που ζητήθηκαν. Η Ryanair υπέβαλε στις 20 Ιουνίου 2011 τις πληροφορίες τις πληροφορίες που ζητήθηκαν. Με την επιστολή της 11ης Αυγούστου 2011, υπεβλήθη στις γερμανικές αρχές μετάφραση της εκδοχής των παρατηρήσεων αυτών και των σχετικών παρατηρημάτων. Στις 28 Σεπτεμβρίου 2011, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι δεν προτίθεται να υποβάλει παρατηρήσεις στο παρόν στάδιο.
- (4) Με την επιστολή της 26ης Ιανουαρίου 2012, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) ⁽²⁾ (εφεξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας»), όσον αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις και τις ενισχύσεις στην εκμετάλλευση υπέρ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, τα μειωμένα αερολιμενικά τέλη για αεροπορικές εταιρείες και τις συμβάσεις για υπηρεσίες μάρκετινγκ με τη Ryanair.
- (5) Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽³⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εικαζόμενη ενίσχυση ή το μέτρο.
- (6) Στις 21 Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία πρόσθετες πληροφορίες. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της όσον αφορά την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας καθώς και τις απαντήσεις της στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής στις 24 Φεβρουαρίου 2012, στις 30 Μαρτίου 2012 και στις 2 Απριλίου 2012.

⁽¹⁾ ΕΕ C 149 της 25.5.2012, σ. 5.

⁽²⁾ Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έχουν αντικατασταθεί, αντιστοίχως, από τα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Και στις δύο περιπτώσεις, οι διατάξεις είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88, αντιστοίχως, της συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ εισήγαγε 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 με συνέπεια η ορολογία της ΣΛΕΕ.

⁽³⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

- (7) Στις 13 Απριλίου 2012, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη, συγκεκριμένα τη Ryanair και την Airport Marketing Services (*) (εφεξής «AMS»).
- (8) Επειδή απουσίαζαν κάποιες απαντήσεις στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 21ης Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε στις 20 Απριλίου 2012 περισσότερες πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε στις 11 Μαΐου 2012.
- (9) Στις 25 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή έλαβε περισσότερες παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη (τη Ryanair, τη θυγατρική της Ryanair, AMS, και μια επιχείρηση παροχής συμβουλών που ενεργεί για λογαριασμό της Ryanair). Η Επιτροπή υπέβαλε αυτές τις παρατηρήσεις στη Γερμανία με την επιστολή της 22ας Αυγούστου 2012. Η Γερμανία ζήτησε μετάφραση των εγγράφων και στη συνέχεια υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 4 Δεκεμβρίου 2012.
- (10) Με επιστολή της 29ης Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε στις 17 Ιανουαρίου 2013.
- (11) Στις 10 Απριλίου 2013 η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις (**), οι οποίες διαβιάστηκαν στη Γερμανία στις 3 Μαΐου 2013.
- (12) Στις 14 Νοεμβρίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία περισσότερες πληροφορίες. Η απάντηση της Γερμανίας δόθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2014. Επειδή οι απαντήσεις των γερμανικών αρχών ήταν ελλιπείς, η Επιτροπή απέστειλε υπόμνηση στη Γερμανία στις 19 Μαρτίου 2014. Η απάντηση της Γερμανίας δόθηκε στις 22 Απριλίου 2014.
- (13) Στις 20 Δεκεμβρίου 2013, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιάστηκαν στη Γερμανία στις 8 Ιανουαρίου 2014. Στις 27 Ιανουαρίου 2014, η Γερμανία απάντησε στις παρατηρήσεις της Ryanair.
- (14) Στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιάστηκαν στη Γερμανία στις 7 Μαρτίου 2014. Στις 7 Απριλίου 2014, η Γερμανία δήλωσε ότι δεν είχε περαιτέρω παρατηρήσεις για την εισφορά της Ryanair.
- (15) Σε επιστολή της 25ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2014 (**), καθώς και για το γεγονός ότι αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμόζονταν στην υπό εξέταση υπόθεση από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Επιπλέον, έδωσε τη δυνατότητα στη Γερμανία να διατυπώσει παρατηρήσεις για τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους, εντός 20 ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (16) Σε επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης τους τρίτους για την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2014, καθώς και για το γεγονός ότι αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμόζονταν στην υπό εξέταση υπόθεση από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Επιπλέον, έδωσε τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους τρίτους να διατυπώσουν παρατηρήσεις για τις κατευθυντήριες γραμμές και την εφαρμογή τους, εντός 20 ημερών από τη δημοσίευσή τους στην *Επίσημη Εφημερίδα*.
- (17) Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Απριλίου 2014. Αντικατέστησαν τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 (*) και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 (**).
- (18) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ανακοίνωση, στην οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 σε αυτή την υπόθεση, εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 (**).
- (19) Στις 29 Απριλίου 2014, η Επιτροπή υπέβαλε αίτηση παροχής πληροφοριών στη Γερμανία, η οποία απάντησε σε αυτήν στις 7 Μαΐου 2014.

(*) Η Airport Marketing Services Limited είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 %. Η κύρια δραστηριότητά της είναι η πώληση διαφημιστικού χώρου στον ιστότοπο της Ryanair.

(**) Η Ryanair υπέβαλε κοινές παρατηρήσεις σχετικά με πολλές υποθέσεις αεροπορικών μεταφορών, περιλαμβανομένης της παρούσας υπόθεσης ενίσχυσης.

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

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

(*) 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).

(**) EE C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

- (20) Στις 6 Μαΐου 2014, η Deutsche Lufthansa AG, σε σχέση με την έκδοση των νέων κατευθυντήριων γραμμών, υπέβαλε παρατηρήσεις για την υπόθεση ενίσχυσης. Το μη εμπιστευτικό κείμενο των παρατηρήσεων αυτών διαβιβάστηκε στη Γερμανία στις 8 Μαΐου 2014. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της για το υπόμνημα αυτό στις 15 Μαΐου 2014.
- (21) Στις 7 Μαΐου 2014, ο καταγγέλλων, σε σχέση με την έγκριση των νέων κατευθυντήριων γραμμών, εξέδωσε παρατηρήσεις για την παρούσα υπόθεση ενίσχυσης. Το μη εμπιστευτικό κείμενο υποβλήθηκε στη Γερμανία στις 21 Μαΐου 2014. Η απάντηση της Γερμανίας δόθηκε στις 28 Μαΐου 2014.
- (22) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία και τη Ryanair περισσότερες πληροφορίες. Η Γερμανία και η Ryanair απάντησαν στις 16 Σεπτεμβρίου 2014.
- (23) Στις 12 Σεπτεμβρίου 2014, η Ryanair και μια επιχείρηση παροχής συμβουλών που ενεργεί για λογαριασμό της υπέβαλαν παρατηρήσεις γι' αυτήν την υπόθεση ενίσχυσης. Το μη εμπιστευτικό κείμενο των παρατηρήσεων αυτών παρελήφθη από τη Γερμανία στις 19 Σεπτεμβρίου 2014. Η Γερμανία εξέδωσε παρατηρήσεις της για το υπόμνημα αυτό στις 6 Οκτωβρίου 2014.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

2.1. Η ΠΡΩΤΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

- (24) Από το 1992, η κρατική επιχείρηση Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁰⁾ είναι ιδιοκτήτρια και φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Λειψίας-Altenburg (παλαιότερα ονομαζόταν αερολιμένας Altenburg-Nobitz, εφεξής «ΑΟC») στο νότιο μέρος του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας στη Γερμανία. Ο ΑΟC είναι ένα πρώην ρωσικό στρατιωτικό αεροδρόμιο, το οποίο εγκαταλείφθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Στη συνέχεια, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ανέλαβε την ευθύνη για την κατασκευή και εκμετάλλευση του αερολιμένα ΑΟC. Σύμφωνα με το καταστατικό, η εταιρεία έχει σκοπό να βελτιώσει τη σημαντική για την οικονομία υποδομή, για να ενισχυθεί η οικονομική ισχύς της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας.
- (25) Οι πλησιέστεροι αερολιμένες στον ΑΟC είναι:
- αερολιμένας Λειψίας-Χάλε που απέχει περίπου 85 km ή 1 ώρα και 10 λεπτά οδικώς από τον ΑΟC·
 - αερολιμένας Δρέσδης που απέχει περίπου 113 km ή 1 ώρα και 16 λεπτά οδικώς από τον ΑΟC·
 - αερολιμένας Ερφούρτης που απέχει περίπου 140 km ή 1 ώρα και 37 λεπτά οδικώς από τον ΑΟC·
 - αερολιμένας Hof-Plauen που απέχει περίπου 122 km ή 1 ώρα και 37 λεπτά οδικώς από τον ΑΟC·
- (26) Από την έναρξη εκμετάλλευσης ως πολιτικός αερολιμένας, στον ΑΟC διακινούνταν κάτω από 150 000 επιβάτες ετησίως. Ο πίνακας 1 περιλαμβάνει επισκόπηση των αριθμών των επιβατών στον ΑΟC από το 2000.

Πίνακας 1 ⁽¹⁾

Αριθμός επιβατών στον ΑΟC από το 2000 έως το 2013 ⁽²⁾

Έτος	Συνολικός αριθμός επιβατών ⁽³⁾	Επιβάτες σε τακτικές πτήσεις ⁽⁴⁾
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

⁽¹⁰⁾ Η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH έχει αυτή τη στιγμή τους εξής εταίρους: περιφέρεια Altenburger Land (60 %), δήμος Nobitz (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Όλοι οι εταίροι είτε είναι δημόσιες αρχές είτε ανήκουν εξ ολοκλήρου στον δημόσιο τομέα. Η ίδια η εταιρεία κατέχει το 32 % των μεριδίων της. Πηγή: Οικονομική Έκθεση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH του 2012. Αυτή είναι η τελική έκθεση, την οποία έδωσε η Γερμανία στη διάθεση της Επιτροπής.

Έτος	Συνολικός αριθμός επιβατών ⁽³⁾	Επιβάτες σε τακτικές πτήσεις ⁽⁴⁾
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

(¹) Πηγή: Οικονομική Έκθεση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και στοιχεία της Γερμανίας.

(²) Πηγή: Οικονομική Έκθεση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(³) Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, μεταξύ 17 Δεκεμβρίου 2004 και 11 Ιανουαρίου 2005 δεν πραγματοποιήθηκαν πτήσεις της Ryanair. Το 2006 διεκόπη για δύο εβδομάδες η συνολική εκμετάλλευση πτήσεων, λόγω κατασκευαστικών εργασιών.

(⁴) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι επιβάτες στις τακτικές πτήσεις κατά την περίοδο 2003-2011 μπορούν να καταλογιστούν σε πτήσεις της Ryanair.

- (27) Η Eurowings προσέφερε εννέα πτήσεις το 2000. Η Air Berlin εκτελούσε 62 πτήσεις το 2001, 57 πτήσεις το 2002 και στη συνέχεια διέκοψε την εκτέλεση πτήσεων από τον ΑΟC.
- (28) Στις 3 Μαρτίου 2003, οι φορείς εκμετάλλευσης του ΑΟC, δηλαδή η Flugplatz Altenburg-Nobitz-GmbH και η Ryanair, σύναψαν δεκαετή σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (29) Κατά τη διάρκεια των ετών αιχμής (2008–2010), η Ryanair προσέφερε έως τέσσερις προορισμούς από τον ΑΟC. Η Ryanair αρχικά προσέφερε καθημερινές πτήσεις προς το Λονδίνο και από το 2007 επίσης πτήσεις προς τη Βαρκελώνη/Χιρόνα. Η εταιρεία το 2009 εξυπηρετούσε και το Έδιμβούργο, ενώ το 2010 άρχισε σύνδεση με το Αλικάντε. Από την 1η Μαΐου 2003, η Ryanair ήταν η μοναδική εταιρεία που προσέφερε τακτικές πτήσεις προς και από τον ΑΟC.
- (30) Την 31η Μαρτίου 2011, η Ryanair διέκοψε την εκμετάλλευση πτήσεων της στον ΑΟC. Έκτοτε, καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν εκμεταλλεύεται τακτικές πτήσεις από τον ΑΟC, όπως επιβεβαιώνεται και από τον ιστότοπο του ΑΟC.

2.2. Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

- (31) Σύμφωνα με τις συστάσεις της εταιρείας συμβούλων KE-Consult GbR (¹¹) από το έτος 2010 (εφεξής: «Μελέτη της KE-Consult»), ο αερολιμένας ξεκίνησε την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της γενικής αεροπορίας, όπου έδωσε το βάρος σε πτήσεις για επαγγελματικούς σκοπούς και εκμεταλλεύτηκε την εγγύτητα της αναπτυσσόμενης οικονομικής περιφέρειας Chemnitz-Zwickau. Ο αερολιμένας διέκοψε τη δραστηριότητα πτήσεων χαμηλού κόστους και έγινε επιπλέον κέντρο εκπαίδευσης για το ιπτάμενο προσωπικό και το προσωπικό ασφαλείας.

(¹¹) Μελέτη για τον αερολιμένα Λειψίας-Altenburg και τη γειτονική βιομηχανική ζώνη, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, September 2010.

- (32) Οι σημαντικότεροι λόγοι αυτής της μετατροπής είναι ⁽¹²⁾:
- α) Ο υψηλός βαθμός εξάρτησης του αερολιμένα από δημόσιες επιχορηγήσεις που δόθηκαν κυρίως από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας και τους εταίρους της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Σε έκθεση που συντάχθηκε από τη διοίκηση της εταιρείας το 2011 αναφέρεται ότι από το 1992 επενδύθηκαν περίπου 21 εκατ. ευρώ στον αερολιμένα, όπου το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας συνεισέφερε 17 εκατ. ευρώ και οι εταίροι της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH περίπου 4 εκατ. ευρώ. Μολαταύτα, κατά τα δύο οικονομικά έτη 2009 και 2010, προέκυψε έλλειμμα ⁽¹³⁾ ύψους περίπου 270 000 ευρώ. Λόγω ελλείπων καταθέσεων των εταίρων, τη δεδομένη στιγμή υπήρχε κίνδυνος για τη ρευστότητα του αερολιμένα. Για τον λόγο αυτό, το μέλλον της επιχείρησης απειλούνταν.
 - β) Σύμφωνα με την εταιρική σύμβαση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, η δραστηριότητα πτήσεων χαμηλού κόστους αναμενόταν να χρησιμεύσει για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας. Μολαταύτα, η απόδοση κεφαλαίου του αερολιμένα ήταν αρνητική. Οι θετικές φορολογικές επιπτώσεις του AOC στους δήμους και τους δημόσιους οργανισμούς που χρηματοδοτούν είναι μικρότερες από τις επιχορηγήσεις που καταβάλλονται στον αερολιμένα ⁽¹⁴⁾.
 - γ) Μεταβολές στη μετοχική δομή: η Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) παρέδωσε στις 31 Δεκεμβρίου 2010 το μερίδιό της, για το οποίο ο Δήμος Altenburg είχε προνομιακό δικαίωμα αγοράς.
 - δ) Το 2009 στο ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας πραγματοποιήθηκε αλλαγή κυβέρνησης και η νέα κυβέρνηση απεδείχθη πιο συγκρατημένη όσον αφορά την παροχή περαιτέρω επιχορηγήσεων. Ειδικότερα, η νέα κυβέρνηση απέρριψε τις αποφάσεις που είχαν ληφθεί από την προκάτοχό της για την παροχή επιχορηγήσεων μάρκετινγκ στον αερολιμένα για την περίοδο 2009 — 2012. Επειδή οι δημόσιοι μέτοχοι αρνήθηκαν την πληρωμή επιπλέον επιχορηγήσεων μάρκετινγκ στη Ryanair, κατά τη χειμερινή περίοδο 2010/2011 λειτούργησε μόνο ένα δρομολόγιο από και προς το Λονδίνο με την οικονομική υποστήριξη περιφερειακών επιχειρήσεων. Οι μέτοχοι και το διοικητικό συμβούλιο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH αρνήθηκαν στη συνέχεια να χορηγήσουν το ποσό των 420 000 ευρώ που ζητούσε η Ryanair ως αμοιβή μάρκετινγκ για το θερινό πρόγραμμα πτήσεων του 2011. Στη συνέχεια, η Ryanair αποφάσισε να μεταφέρει τον περιφερειακό κόμβο του δικτύου της στο Μαγδεμβούργο/Cochstedt και να διακόψει τις δραστηριότητές της στον AOC τον Μάρτιο του 2011.
- (33) Η αερολιμενική αρχή εξέτασε μερικές επιλογές για τη μετατροπή του αερολιμένα. Η πιο βιώσιμη επιλογή συνίστατο στην προσφορά νέων δρομολογίων και πτήσεων τσάρτερ για το 2012, χωρίς επιχορηγήσεις μάρκετινγκ. Για τον σκοπό αυτό, το 2011 άρχισαν διαπραγματεύσεις με τη RheinJet σχετικά με πτήσεις προς τη Βαρκελώνη. Μετά την απόφαση της Ryanair, της 26ης Ιουλίου 2011, να πετάει από τον αερολιμένα Λειψία-Χάλε, άλλαξε η κατάσταση της αγοράς για τον AOC και απορρίφθηκε η σκέψη για τέτοιου είδους νέα δρομολόγια.
- (34) Ως εκ τούτου, το 2011 ελήφθη απόφαση για τις δραστηριότητες μετατροπής του αερολιμένα, συγκεκριμένα:
- α) ανάπτυξη υπηρεσιών μεταφορών για επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, οι οποίες αναμένεται να είναι πιο επικερδείς λόγω των χαμηλότερων απαιτήσεων ασφαλείας·
 - β) εγκατάσταση επιχειρήσεων με ενδιαφέροντα στον αεροπορικό κλάδο·
 - γ) εγκατάσταση νεοσύστατων επιχειρήσεων·
 - δ) κατασκευή φωτοβολταϊκών συστημάτων (το 2012 κατασκευάστηκε ένα φωτοβολταϊκό σύστημα), εκμίσθωση χώρων στάθμευσης και εγκαταστάσεων, οργάνωση εκδηλώσεων.
- (35) Σύμφωνα με δήλωση της διοίκησης, αυτά τα μέτρα θα επέτρεπαν την αυτοχρηματοδότηση της επιχείρησης μεσοπρόθεσμα λόγω σημαντικών μειώσεων του κόστους, αφού θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν έως 520 000 ευρώ ετησίως. Τελικά, με αυτόν τον τρόπο θα μειωνόταν το χρηματοδοτικό κενό του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα διατηρείτο και θα συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

⁽¹²⁾ Πηγή: Έκθεση διαχείρισης της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, «Αναπτυξιακή πολιτική της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH», της 9ης Σεπτεμβρίου 2011.

⁽¹³⁾ «Έλλειμμα».

⁽¹⁴⁾ Αυτό αποδεικνύεται στη μελέτη της KE-Consult.

3. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΥΤΩΝ

3.1. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ Η FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

- (36) Από το 1992 έως το 2010 επενδύθηκαν περίπου 21 εκατ. ευρώ στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, όπου το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας συνεισέφερε περίπου 17 εκατ. ευρώ και οι δημόσιοι εταίροι της εταιρείας περίπου 4 εκατ. ευρώ ⁽¹⁵⁾.
- (37) Κατά την περίοδο μεταξύ 2000-2011, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH έλαβε δύο είδη κρατικών επιχορηγήσεων, δηλαδή τις καταθέσεις των εταίρων της και τις επιχορηγήσεις άλλων δημόσιων οργανισμών, ιδίως του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας ⁽¹⁶⁾. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας και όπως αποδεικνύεται από τις οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας χρηματοδότησε κυρίως επενδύσεις σε υποδομές, ενώ οι εταίροι συνεισέφεραν στη χρηματοδότηση λειτουργικών ζημιών. Ο πίνακας 2 περιλαμβάνει κατάλογο των δημόσιων επιχορηγήσεων που έλαβε ο αερολιμένας, οι οποίες δόθηκαν για τους παρακάτω κύριους στόχους:
- α) χρηματοδότηση επενδύσεων, ιδίως επενδύσεων σε υποδομές·
 - β) χρηματοδότηση της λειτουργικής δραστηριότητας (κάλυψη ζημιών)·
 - γ) χρηματοδότηση μέτρων μάρκετινγκ στο πλαίσιο διαφόρων συμβάσεων με τη Ryanair·
 - δ) χρηματοδότηση δραστηριοτήτων δημοσίου δικαίου.

Πίνακας 2 ⁽¹⁾

Επισκόπηση των δημόσιων επιχορηγήσεων που έλαβε η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH

(σε χιλιάδες ευρώ)

Οικονομικό έτος	Εισφορές των εταίρων	Άλλες δημόσιες επιχορηγήσεις ⁽²⁾	Σύνολο
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

⁽¹⁵⁾ Πηγή: Έκθεση διαχείρισης της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, «Αναπτυξιακή πολιτική της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH», της 9ης Σεπτεμβρίου 2011.

⁽¹⁶⁾ Η εταιρική σύμβαση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα περιορίζει την ετήσια εισφορά κεφαλαίου για κάθε εταίρο στο πενταπλάσιο του μεριδίου του (άρθρο 24 παράγραφος 3).

(σε χιλιάδες ευρώ)

Οικονομικό έτος	Εισφορές των εταιρών	Άλλες δημόσιες επιχορηγήσεις ⁽²⁾	Σύνολο
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Σύνολο	9 079	7 847	16 926

⁽¹⁾ Πηγή: Ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH στις εξής σελίδες:

Έτος 2000: σ. 28 και παράρτημα 6, σελίδα 20.

Έτος 2001: σ. 28 και παράρτημα 6, σελίδα 23.

Έτος 2002: σ. 28 και παράρτημα 6, σελίδα 21.

Έτος 2003: σ. 7 και παράρτημα 6, σελίδα 21.

Έτος 2004: παράρτημα 3, σελίδα 5 και παράρτημα 6, σελίδα 19.

Έτος 2005: παράρτημα VI, φύλλο 13 και παράρτημα III, φύλλο 19.

Έτος 2006: παράρτημα VI, φύλλο 12 και παράρτημα III, φύλλα 15-16.

Έτος 2007: παράρτημα VI, φύλλο 13 και παράρτημα III, φύλλα 15-16.

Έτος 2008: παράρτημα VI, φύλλο 12 και παράρτημα III, φύλλα 15-16.

Έτος 2009: παράρτημα VI, φύλλο 15 και παράρτημα III, σελίδα 14.

Έτος 2010: παράρτημα VI, φύλλο 15 και παράρτημα III, σελίδα 14.

Έτος 2011: παράρτημα VI, σελίδα 13 και παράρτημα III, σελίδα 14.

⁽²⁾ Αυτές οι επιχορηγήσεις δόθηκαν κατά κύριο λόγο από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας, παρά το γεγονός ότι και άλλοι δημόσιοι οργανισμοί θα μπορούσαν να έχουν παράσχει επιχορηγήσεις.

3.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011

- (38) Η Γερμανία δήλωσε ότι η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH από το 2000 έως το 2011 πραγματοποίησε επενδύσεις σε υποδομές ύψους 6 474 035 ευρώ. Αυτές αναλύονται λεπτομερώς στον πίνακα 3. Αυτές οι επενδύσεις περιλαμβάνουν την επέκταση του διαδρόμου το 2003/2004 συνολικού ύψους 687 882 ευρώ και την κατασκευή νέου τερματικού σταθμού το 2009 ύψους 1 003 571 ευρώ (ο τερματικός σταθμός άνοιξε μόλις το 2010 ⁽¹⁷⁾).

Πίνακας 3 ⁽¹⁾

Επισκόπηση των επενδύσεων σε υποδομές στον ΑΟΚ από το 2000 έως το 2011 και χρηματοδότηση αυτών

(σε ευρώ)

Έτος	Μέτρο υποδομής	Δημόσιες επιχορηγήσεις	Ίδιοι πόροι ⁽²⁾	Συνολικό ποσό της επένδυσης
2000	Καιρός — αγορά κεντρικού υπολογιστή, πρόσθετου εξοπλισμού κ.λπ.	13 914	9 276	23 190
	Τεχνική επιθεώρηση συστήματος εντοπισμού RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Υδροδότηση (σύνδεση, μετατροπή) ⁽²⁾	10 205	6 803	17 008
2001	Αποκατάσταση του διαδρόμου και μερών της περιοχής ελιγμών	72 652	8 072	80 724
	Αγορά ενός αεροεκκινητήρα	34 495	42 949	77 443

⁽¹⁷⁾ www.nachrichten.lvz-online.de: «Τέλος οι τακτικές πτήσεις από το Altenburg — Η Ryanair αποσύρεται εντελώς».

(σε ευρώ)

Έτος	Μέτρο υποδομής	Δημόσιες επιχορηγήσεις	Ίδιοι πόροι (²)	Συνολικό ποσό της επένδυσης
2002	Περίφραξη περιοχής αερολιμένος (υπολειπόμενη υπηρεσία)	26 144	17 429	43 573
	Δαπάνες προγραμματισμού — ΡΙg. μετατόπιση τέλους διαδρόμου 22 και στρωτήρα 22	46 183	5 131	51 314
2003	Τοποθέτηση άκρου διαδρόμου 22, μέτρα αποκατάστασης του διαδρόμου (1η πληρωμή το 2003, 2η πληρωμή το 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Τοποθέτηση άκρου διαδρόμου 22, μέτρα αποκατάστασης του διαδρόμου (2η πληρωμή το 2004)	185 450		
2006	Φάρος αερολιμένα, αγορά λογισμικού, αγορά 5 δεκτών ασύρματων συναγερμών, εγκατάσταση πύλης διάσωσης, προσάρτηση τερματικού σταθμού, αγορά 27 βιομετρικών αναμεταδοτών, επέκταση καλωδίου στον μετεωρολογικό σταθμό	28 787	12 337	41 124
	Αγορά πυροσβεστικού οχήματος (1η δόση 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Αγορά πυροσβεστικού οχήματος (2η δόση 2007)	387 052	165 879	552 931
	Αγορά εκχιονιστικού	230 040	153 360	383 400
2008	Δίκτυο επιτήρησης ασφαλείας	11 430	4 899	16 329
	Χορτοκοπτικές μηχανές	5 514	3 676	9 190
	Αγορά γηπέδων	56 144	24 062	80 206
	Αποκατάσταση του διαδρόμου — επέκταση ασφαλείας	1 816 538	778 516	2 595 054 (³)
2009	Μετατροπή τερματικού σταθμού/νέα κατασκευή τερματικού σταθμού	702 500	50 672	753 172 (⁴)
	Εργασίες σήμανσης στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών	4 429	1 898	6 327
	Επισκευή του διαδρόμου πριν από τον στρωτήρα 04	336 853	0	336 853
2010	Μετατροπή τερματικού σταθμού/νέα κατασκευή τερματικού σταθμού	0	250 399	250 399 (⁴)
	Εργασίες σήμανσης στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών	0	0	0
	Επισκευή του διαδρόμου πριν από τον στρωτήρα 04	0	144 366	144 366

(σε ευρώ)

Έτος	Μέτρο υποδομής	Δημόσιες επιχορηγήσεις	Ίδιοι πόροι ⁽²⁾	Συνολικό ποσό της επένδυσης
2012	Grip tester (ασφάλεια πτήσεων)	28 770	12 330	41 100
ΣΥΝΟΛΟ		4 508 766	1 965 269	6 474 034

⁽¹⁾ Πηγή: Γερμανία.⁽²⁾ Ίδιοι πόροι της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.⁽³⁾ Αυτό το ποσό αυτή τη στιγμή ελέγχεται και αμφισβητείται ενώπιον του αρμόδιου εθνικού διοικητικού δικαστηρίου· επομένως, εδώ μπορεί να προκύψουν αλλαγές.⁽⁴⁾ Ποσό με την επιφύλαξη αλλαγών — βλ. επεξεργασία 3.

- (39) Όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο τμήμα 3.4.2, η επέκταση του διαδρόμου και η προετοιμασία επιφανειών παροχής υπηρεσιών για εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων ανήκαν στις υποχρεώσεις του ΑΟΚ στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής υπηρεσιών με τη Ryanair. Από τις οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για τα αντίστοιχα έτη προκύπτει ότι ο διάδρομος επεκτάθηκε ⁽¹⁸⁾.
- (40) Στη συνεδρίασή του της 23ης Ιουνίου 2000, το διοικητικό συμβούλιο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH συζήτησε, σε σχέση με την ανάπτυξη του αερολιμένα, ένα δεκαετές επενδυτικό πρόγραμμα που δεν αναλύοταν σε λεπτομέρειες και αντιπροσώπευε συνολικό ποσό επένδυσης περίπου 20 εκατ. ευρώ.

3.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΤΗΣ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011

- (41) Κατά την περίοδο 2000-2011, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH εμφάνισε από την εκμετάλλευση του ΑΟΚ τις ετήσιες ζημιές που αναφέρονται στον πίνακα 4.

Πίνακας 4 ⁽¹⁾

Επισκόπηση των ετήσιων ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της χρηματοδότησής της

(σε χιλιάδες ευρώ)

Οικονομικό έτος	Αποτελέσματα εκμετάλλευσης χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις και κόστος των δημόσιων αρμοδιοτήτων ⁽²⁾	Επενδύσεις ⁽³⁾	Απόσβεση	Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα ⁽⁴⁾	Καθαρό αποτέλεσμα
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

⁽¹⁸⁾ Ειδικότερα, στην οικονομική έκθεση για το 2004 αναφέρεται ότι οι πιστες απογείωσης και προσγειώσεις στην περιοχή ελιγμών επεκτάθηκαν και επιτρέπουν τη λειτουργία του αεροσκάφους B 737-800. Σύμφωνα με τη σύμβαση μεταξύ του ΑΟΚ και της Ryanair, η Ryanair χρησιμοποιούσε στον ΑΟΚ αεροπλάνα B 737-300 ή άλλες παραλλαγές του B 737.

(σε χιλιάδες ευρώ)

Οικονομικό έτος	Αποτελέσματα εκμετάλλευσης χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις και κόστος των δημόσιων αρμοδιοτήτων ⁽²⁾	Επενδύσεις ⁽³⁾	Απόσβεση	Καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα ⁽⁴⁾	Καθαρό αποτέλεσμα
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

(1) Πηγή: Γερμανία και ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(2) Όπως προκύπτει από τα δεδομένα των ετήσιων οικονομικών εκθέσεων της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης υπολογίζονται ως έσοδα από τις λειτουργικές δραστηριότητες — από τα οποία αφαιρέθηκε το άθροισμα των δημόσιων επιχορηγήσεων που αναφέρονται στον πίνακα 2 — μείον τις άμεσες λειτουργικές δαπάνες (προσωπικό + υλικά + λοιπές δαπάνες).

(3) Τα επενδυτικά ποσά που αναγράφονται στον πίνακα 4 προέρχονται από τις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και αποκλίνουν από τα επενδυτικά ποσά που υποβλήθηκαν από τις γερμανικές αρχές, στον πίνακα 3.

(4) Τα καθαρά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα προκύπτουν από τη διαφορά μεταξύ των χρηματοοικονομικών εσόδων και των χρηματοοικονομικών εξόδων. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH δεν είχε τραπεζικά δάνεια κατά τη σχετική περίοδο· τα χρηματοοικονομικά έξοδα συσχετιζόνταν ως επί το πλείστον με τόκους που πληρώνονταν για επιχορηγήσεις που είχαν ληφθεί κατά το παρελθόν αλλά δεν είχαν χρησιμοποιηθεί ακόμα.

- (42) Η Γερμανία υπέβαλε τα δεδομένα που αναφέρονται στον πίνακα 5 για τις ετήσιες καταθέσεις των εταιρών που προορίζονται για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁹⁾. Αυτές οι εισφορές κεφαλαίου ανέρχονται συνολικά σε 8,9 εκατ. ευρώ.

Πίνακας 5

Καταθέσεις των εταιρών για λειτουργικούς σκοπούς

(σε ευρώ)

2000	200 000 — 300 000 [...] [...]*
2001	200 000 — 300 000 [...] [...]*
2002	200 000 — 300 000 [...] [...]*
2003	300 000 — 400 000 [...] [...]*
2004	475 000 — 575 000 [...] [...]*
2005	700 000 — 800 000 [...] [...]*
2006	925 000 — 1 025 000 [...] [...]*
2007	1 250 000 — 1 350 000 [...] [...]*

⁽¹⁹⁾ Τα δεδομένα που υπέβαλε η Γερμανία και αναφέρονται στον πίνακα 5 διαφέρουν από τα δεδομένα που υπεβλήθησαν στις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH που εμφανίζονται στον πίνακα 2.

(σε ευρώ)

2008	1 125 000 — 1 225 000 [...] [...]*
2009	1 125 000 — 1 225 000 [...] [...]*
2010	1 325 000 — 1 425 000 [...] [...]*
2011	425 000 — 525 000 [...] [...]*
Σύνολο	8 897 000

[...] * Επαγγελματικό απόρρητο.

- (43) Από την αρχή της εν προκειμένω περιόδου, από τις οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH προκύπτει ότι η οικονομική κατάσταση του αερολιμένα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις καταθέσεις των εταίρων. Στην οικονομική έκθεση του 2002 αναφέρεται ότι η ύπαρξη της επιχείρησης θα απειλείτο χωρίς τις οικονομικές εισφορές των εταίρων και θα απαιτούνταν καταθέσεις των εταίρων. Επίσης, πολλές ακόμη οικονομικές εκθέσεις (για τα έτη 2003 και 2004) περιλαμβάνουν τη δήλωση ότι η επιχείρηση μπορεί να επιβιώσει μόνο χάρη στις εισφορές κεφαλαίου των εταίρων ⁽²⁰⁾. Οι ετήσιες προοπτικές της οικονομικής έκθεσης για το έτος 2003 ήδη προβλέπουν ότι κατά την επόμενη οικονομική περίοδο θα απαιτηθούν εισφορές κεφαλαίου από τους εταίρους. Το έτος 2006, όπως αποδεικνύεται από την ετήσια έκθεση για το 2006, η απειλή της χρεοκοπίας θα μπορούσε να αποτραπεί μόνο μέσω εισφορών των εταίρων.
- (44) Η Γερμανία δηλώνει ότι το κόστος των δημόσιων αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τις δαπάνες μισθοδοσίας για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, τον έλεγχο του φράχτη, τη διαχείριση, το check-in, την εκπαίδευση και τους πιλότους χρηματοδοτήθηκαν τόσο μέσω ιδίων κεφαλαίων της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH όσο και από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας. Αυτό απεικονίζεται στους πίνακες 6 και 7.

Πίνακας 6

Χρηματοδότηση του κόστους των δημόσιων αρμοδιοτήτων στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁾

(σε ευρώ)

Έτος	Κόστος δημοσίων αρμοδιοτήτων συνολικά	Ίδια κεφάλαια	Χρηματοδότησης από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

⁽²⁰⁾ Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ετήσια οικονομική έκθεση της 31ης Δεκεμβρίου 2002, έκθεση διαχείρισης 2002, σ. 4.

(σε ευρώ)

Έτος	Κόστος δημοσίων αρμοδιοτήτων συνολικά	Ίδια κεφάλαια	Χρηματοδότησης από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
ΣΥΝΟΛΟ	6 497 257	4 086 615	2 410 642

(¹) Πηγή: Γερμανία. Η Γερμανία αναφέρει ότι το κόστος των δημοσίων αρμοδιοτήτων υπερβαίνει τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 6, όμως δεν υποβάλλει περαιτέρω στοιχεία για το ακριβές ποσό.

Πίνακας 7 (¹)

Ανάλυση της χρηματοδότησης από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας, ανάλογα με το είδος του κόστους των δημοσίων αρμοδιοτήτων

(σε ευρώ)

Έτος	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας	Υπηρεσίες ελέγχου αερολιμένα	Χρηματοδότηση από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας συνολικά
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
ΣΥΝΟΛΟ	1 640 642	770 000	2 410 642

(¹) Πηγή: Γερμανία.

3.4. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΤΗ ΡΥΑΝΑΙΡ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

3.4.1. Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών στον ΑΟΚ

- (45) Στον πίνακα 8 συνοψίζονται οι σημαντικότερες διατάξεις των τυποποιημένων κανονισμών περί αερολιμενικών τελών που εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο 2002-2010 στον ΑΟΚ ⁽²¹⁾.

Πίνακας 8

Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών που ισχύει μεταξύ 2002 και 2010 στον ΑΟΚ ⁽¹⁾

Οι τιμές δεν συμπεριλαμβάνουν ΦΠΑ	Τέλη προσγείωσης για αεροσκάφη με πάνω από 6 001 kg ανά 1 000 kg	Τέλη επιβατών ανά επιβάτη
Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών από την 1η Ιανουαρίου 2002	7,78 ευρώ	2,67 ευρώ
Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών από τις 18 Σεπτεμβρίου 2006	7,45 ευρώ	3,00 ευρώ

⁽¹⁾ Πηγή: Γερμανία.

- (46) Τον Ιανουάριο του 2011 θεσπίστηκε ένας νέος κανονισμός περί των αερολιμενικών τελών με τις ουσιαστικές διατάξεις που αναφέρονται στους πίνακες 9 και 10.

Πίνακας 9

Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών που ισχύει από το 2011 για τα αεροσκάφη ⁽¹⁾

Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών από το 2011 (Οι τιμές δεν συμπεριλαμβάνουν ΦΠΑ)	Χρόνος παραμονής στο έδαφος έως 30 λεπτά	Χρόνος παραμονής στο έδαφος πάνω από 30 λεπτά
Για επιβατικές πτήσεις με προγραμματισμένες εναλλαγές ⁽²⁾	0 ευρώ	7,45 ευρώ
Για επιβατικές πτήσεις χωρίς προγραμματισμένες εναλλαγές (εκτέλεση τακτικών πτήσεων) και για εμπορευματικές πτήσεις	7,45 ευρώ	

⁽¹⁾ Πηγή: Γερμανία.

⁽²⁾ Ο όρος που χρησιμοποιείται στη γερμανική γλώσσα για τις προγραμματισμένες εναλλαγές είναι «Linienflugbetrieb» (εκτέλεση τακτικών πτήσεων).

Πίνακας 10

Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών που ισχύει από το 2011 για τους επιβάτες ⁽¹⁾

Κανονισμός περί αερολιμενικών τελών από τον Ιανουάριο 2011 (Οι τιμές δεν συμπεριλαμβάνουν ΦΠΑ)	Αριθμός επιβατών κάτω από 50 000	Αριθμός επιβατών μεταξύ 50 000 και 100 000
Τέλη ανά επιβάτη	6,00 ευρώ	4,20 ευρώ

⁽¹⁾ Πηγή: Γερμανία.

⁽²¹⁾ Οι τιμές που αναφέρονται στους πίνακες 8 και 9 ισχύουν για αεροσκάφη που περιλαμβάνονται σε έναν ειδικό κατάλογο που ονομάζεται «κατάλογος προμηδοποίησης». Σε αυτόν τον κατάλογο αναφέρονται διάφοροι τύποι αεροσκαφών ανάλογα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τις ρυπογόνες εκπομπές. Τα αεροσκάφη με τις καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις μπορούν να προστεθούν στον κατάλογο και τα νέα αεροσκάφη εμφανίζονται εκεί αυτόματα.

3.4.2. Σύμβαση της Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003

- (47) Στις 3 Μαρτίου 2003 η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (στη σύμβαση αναφέρεται ως «ΑΟC») και η Ryanair («Ryanair Ltd») σύναψαν δεκαετή σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών. Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ κατά την έναρξη της καθημερινής εκτέλεσης τακτικών πτήσεων στο Λονδίνο-Stansted, η οποία επρόκειτο να αρχίσει την 1η Μαΐου 2003.
- (48) Βάσει αυτής της σύμβασης η Ryanair πραγματοποιεί τις εξής πληρωμές στον ΑΟC:
- α) ένα τέλος για την παροχή υπηρεσιών επιβατικών πτήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό περί τελών του ΑΟC που ισχύει την ημέρα της υπηρεσίας·
 - β) ένα ποσό στο ύψος των τελών ασφαλείας των επιβατών και του κρατικού τέλους («γερμανικός φόρος») στο ύψος του συντελεστή που ισχύει κατά τη στιγμή της συγκεκριμένης πτήσης· Το αρχικό τέλος ανέρχεται σε «τέσσερα ευρώ και πενήντα ένα λεπτά (4,08 ευρώ)» ⁽²²⁾. Στη σύμβαση διατυπώνεται επίσης η πρόθεση των δύο συμβαλλόμενων μερών να καταβάλουν προσπάθειες για μείωση του γερμανικού φόρου, εάν αυξηθεί ο αριθμός επιβατών του αερολιμένα. Η Ryanair πρέπει σε κάθε περίπτωση να εισπράττει το αρχικό τέλος ως ελάχιστο τέλος.
- (49) Η Γερμανία δηλώνει ότι η Ryanair πλήρωσε τα τέλη για την παροχή των υπηρεσιών σύμφωνα με τον κανονισμό περί τυπικών τελών του ΑΟC που ίσχυε κατά τη σχετική περίοδο. Αυτό αντιστοιχούσε με ένα σταθερό τέλος προσεγείωσης, ύψους [...] ευρώ ανά αεροσκάφος και φόρο επιβατών [...] ανά επιβάτη (χωρίς ΦΠΑ) ⁽²³⁾ (τέλη που καταβλήθηκαν τον Ιούνιο του 2009).
- (50) Στην εν λόγω σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003 καθορίζεται ότι ο ΑΟC αναλαμβάνει σε αντάλλαγμα τις εξής δεσμεύσεις:
- α) διάθεση ενός διαδρόμου που πληροί ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2003, ο οποίος έπρεπε να ολοκληρωθεί και να επεκταθεί έως την 31η Μαΐου 2004·
 - β) παροχή υπηρεσιών τερματικών σταθμών και υποδομής ([...]*), καθώς και υπηρεσίες που σχετίζονται με την πώληση, το μάρκετινγκ και τις δημόσιες σχέσεις (στο παράρτημα Α της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών)·
 - γ) παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συναφών με αυτές υπηρεσιών (υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα Β της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών)·
 - δ) εξασφάλιση συνδέσεων με λεωφορεία με συνήθη για την περιοχή ναύλα μεταξύ του ΑΟC και του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της Λειψίας καθώς και μεταξύ του ΑΟC και του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της Δρέσδης·
 - ε) λειτουργία συστήματος κρατήσεων (αυτή η υπηρεσία ορίζεται στο προσάρτημα του παραρτήματος Β της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών).
- (51) Επιπροσθέτως προς την υποχρέωση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για τη διάθεση του διαδρόμου, το παράρτημα Α της σύμβασης προβλέπει πολλές επιπλέον υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται από τον ΑΟC:
- α) υπηρεσίες τερματικού σταθμού και υποδομών: [...]*, ικανοποίηση της άλλης «συναφούς απαίτησης της Ryanair σε βάση ad hoc για να διασφαλιστεί ότι η Ryanair θα μπορεί να διατηρήσει τον προγραμματισμένο χρόνο εξυπηρέτησης (turn-around) 25 λεπτών της»·
 - β) υπηρεσίες σε σχέση με τις πωλήσεις, το μάρκετινγκ και τις δημόσιες σχέσεις: [...]*
- (52) Οι αμοιβές που κατέβαλε η Ryanair, στις οποίες αναφέρθηκε η αιτιολογική σκέψη 48, περιλαμβάνουν πολλές υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα Β της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, με τίτλο «Υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και συναφείς με αυτές υπηρεσίες που παρέχονται από τους παροχείς επίγειας εξυπηρέτησης», όπως π.χ. ⁽²⁴⁾: μεταφόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών (εκτός εμπορευμάτων)· [...] χρήση τουαλέτας και υδροδότηση κατόπιν αιτήματος· [...] παράδοση και εφαρμογή μέσων αποπάγωσης, κατόπιν αιτήματος της Ryanair, όπου τα υγρά αποπάγωσης υπολογίζονται με [...] ανά λίτρο, check-in επιβατών, επιβίβαση και αποβίβαση και έλεγχος των ταξιδιωτικών εγγράφων.

⁽²²⁾ Η Επιτροπή επισημαίνει τη διαφορά ανάμεσα στον αριθμό που εκφράζεται ολογράφως και αριθμητικά.

⁽²³⁾ Η Γερμανία προσκόμισε το τιμολόγιο που υπέβαλε η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH στη Ryanair για τον Ιούνιο του 2009. Παρά την περαιτέρω αίτηση της Επιτροπής, η Γερμανία δεν υπέβαλε κανένα άλλο στοιχείο σχετικά με τα ακριβή τέλη τα οποία κατέβαλλε η Ryanair καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2003 — 2011 ανά επιβάτη και αεροσκάφος.

⁽²⁴⁾ Πρόκειται απλά για απαρίθμηση ορισμένων παροχών. Το παράρτημα Β περιέχει τον πλήρη κατάλογο των υπηρεσιών.

- (53) Σύμφωνα με το προσάρτημα του παραρτήματος Β της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003 με τον τίτλο «σύστημα κρατήσεων», ο πάροχος επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να ιδρύσει και να λειτουργεί ένα γκισέ εξυπηρέτησης για τους επιβάτες, να διατηρεί το προσωπικό κρατήσεων σε κατάλληλο επίπεδο εκπαίδευσης, να καλύπτει όλα τα έξοδα για το υλικό των υπολογιστών, για τηλέφωνο, φαξ, μέσα πληροφορικής και επικοινωνιών στις αεροπορικές μεταφορές (SITA) καθώς και για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων και την αντικατάσταση του εξοπλισμού, τα οποία προκύπτουν κατά την εκμετάλλευση του γκισέ επιβατών [...]*

3.4.3. Συμβάσεις υπηρεσιών μάρκετινγκ

- (54) Η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH σύναψε συνολικά τρεις συμβάσεις μάρκετινγκ, την πρώτη με τη Ryanair, τις δύο επόμενες με την Airport Marketing Services Limited (AMS), καθώς και μια συμπληρωματική συμφωνία για την τελική σύμβαση της 25ης Ιανουαρίου 2010.

Πίνακας 11

Συμβάσεις μάρκετινγκ μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair/AMS

Σύμβαση	Διάρκεια	Αντικείμενο	Τέλη καταβλητέα από τον ΑΟΚ στη Ryanair
Σύμβαση της 7.4.2003 μεταξύ του ΑΟΚ και της Ryanair	15.4.2003 — 30.4.2013	αγγλόφωνη διαφήμιση για τον ιστότοπο καθώς και προώθηση πωλήσεων και δημόσιες σχέσεις για την προώθηση του μάρκετινγκ του αεροπορικού τουρισμού στην περιοχή Altenburg	— Ένα τέλος απόδοσης με βάση τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών, το οποίο αφαιρείται από τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών — Ένα τέλος απόδοσης με βάση ένα συγκεκριμένο ποσοστό ενδεχόμενων αυξήσεων τελών στον αερολιμένα
Σύμβαση της 28.8.2008 μεταξύ του ΑΟΚ και της AMS	28.8.2008 — 27.8.2010	Υπηρεσίες μάρκετινγκ με χρήση του ιστοτόπου ryanair.com ως πρωταρχικό μέσο: παράγραφος (ή πολλές παράγραφοι) που περιλαμβάνει 150 λέξεις στο τμήμα «Top Five Things to Do» («Τα 5 σημαντικότερα πράγματα που πρέπει να κάνει κανείς») της σελίδας προορισμών του ΑΟΚ.	[...]* ευρώ το 2008 [...]* ευρώ το 2009 (!) (αμφότερα τα ποσά δεν περιλαμβάνουν ΦΠΑ)
Σύμβαση της 25.1.2010 μεταξύ του ΑΟΚ και της AMS	25.1.2010 έως το τέλος του πρώτου έτους από την ημερομηνία εισαγωγής της πρώτης υπηρεσίας	Πακέτο υπηρεσιών μάρκετινγκ που θα παρασχεθεί για ένα έτος	[...]* ευρώ ετησίως (!) (χωρίς ΦΠΑ)
Συμπληρωματική συμφωνία της 21.9.2010 μεταξύ του ΑΟΚ και της AMS	21.9.2010 — 31.3.2011	Συμπληρωματική σύμβαση της αρχικής σύμβασης της 25.1.2010.	[...]* ευρώ για τη χειμερινή περίοδο 2010

(!) Η σύμβαση αφορά τον τρέχοντα τιμοκατάλογο της AMS.

3.4.3.1. Σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003

- (55) Μετά την πρώτη σύμβαση μάρκετινγκ μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (στη σύμβαση αναφέρεται ως «ΑΟΚ») και της Ryanair της 7ης Απριλίου 2003, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 15 Απριλίου 2003 για δέκα έτη, η Ryanair πρέπει να καταβάλλει προσπάθειες μάρκετινγκ για την προώθηση της περιοχής Altenburg. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η Ryanair έχει, με εξαίρεση τον ιστότοπο του ΑΟΚ, τον τελευταίο λόγο σε όλες τις αποφάσεις για μέτρα προώθησης και διαφήμισης.

(56) Ως αμοιβή για τα καθήκοντα που έχει αναλάβει η Ryanair, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πρέπει να καταβάλλει τα εξής τέλη:

α) ένα «τέλος απόδοσης» ανά αναχωρούντα επιβάτη, το αποτέλεσμα του οποίου είναι μια καθαρή αμοιβή για τις αερολιμενικές υπηρεσίες η οποία καταβάλλεται από τη Ryanair ανά επιβάτη σε σχέση με την προσγείωση, τον τοπικό έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τον φωτισμό, τη θέση στάθμευσης (χωρίς νυχτερινή θέση στάθμευσης), την επίγεια εξυπηρέτηση στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών και την επίγεια εξυπηρέτηση επιβατών, την υποδομή και το αερολιμενικό τέλος/τον φόρο επιβατών. Ο AOC υπολογίζει το καθαρό τέλος ανά επιβάτη με βάση τις φορτωτικές για τους επιβάτες (loadsheets) και υποβάλλει στη Ryanair τον υπολογισμό κάθε φορά στο τέλος της εβδομάδας. Η Ryanair υπολογίζει το τέλος απόδοσης και υποβάλλει στον AOC τον υπολογισμό εντός προθεσμίας 30 ημερών μετά το τέλος του μήνα. Ο υπολογισμός βασίζεται κάθε φορά στις υπηρεσίες του προηγούμενου ημερολογιακού μήνα. Η Ryanair μπορεί να αφαιρέσει το τέλος απόδοσης της από τα μηνιαία τιμολόγια του AOC για τα τέλη προσγείωσης·

Πίνακας 12

Καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair στον AOC ανά επιβάτη

(σε ευρώ)

Αριθμός των εναλλαγών των υπηρεσιών	Καθαρή αμοιβή ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία περιλαμβάνει όλες τις αμοιβές (εκτός από το τέλος ασφαλείας) έτη 1-5	Καθαρή αμοιβή ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία περιλαμβάνει όλες τις αμοιβές (εκτός από το τέλος ασφαλείας) έτη 6-10
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

β) ένα «τέλος απόδοσης» με βάση ένα συγκεκριμένο ποσοστό ενδεχόμενων αυξήσεων τελών στον αερολιμένα

- i) 100 % για κάθε αύξηση του τέλους ασφαλείας που επιβάλλεται από το κράτος έως μέγιστο ποσοστό 10 % του υφιστάμενου, δημοσιευμένου ποσοστού μιας πενταετούς περιόδου·
- ii) 100 % για κάθε αύξηση υφιστάμενων, δημοσιευμένων τελών ή πρόσθετων τελών, εισφορών ή φόρων, τα οποία εισάγονται στα δημοσιευόμενα αερολιμενικά τέλη, έως μέγιστο ποσοστό 10 % του υφιστάμενου, δημοσιευμένου συνολικού τέλους που καταβάλλεται από τη Ryanair εντός πενταετούς περιόδου.

3.4.3.2. Σύμβαση μάρκετινγκ της 28ης Αυγούστου 2008

(57) Στις 28 Αυγούστου 2008, μεταξύ της Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (στη σύμβαση αναφέρεται ως «AOC») και της Airport-Marketing-Services Limited συνήφθη μια δεύτερη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Σύμφωνα με αυτήν τη σύμβαση, ο AOC σκοπεύει να λάβει ενεργά μέτρα διαφήμισης για τα ιδρύματα της πόλης και της περιφέρειας και να αυξήσει το ποσοστό εισερχόμενων επιβατών στις πτήσεις της Ryanair και, με αυτόν τον τρόπο, να μεγιστοποιήσει τα έσοδά της από μη αεροπορικές δραστηριότητες. Η σύμβαση συνδέεται με τη δέσμευση της Ryanair να λειτουργεί καθημερινά το καλοκαίρι και τέσσερις φορές την εβδομάδα τον χειμώνα ένα δρομολόγιο από τον AOC προς το Λονδίνο-Stansted καθώς και τρεις φορές την εβδομάδα μόνο το καλοκαίρι ένα δρομολόγιο προς τη Χιρόνα.

(58) Η σύμβαση έχει αρχική διάρκεια δύο ετών. Ο AOC θα καταβάλλει για το πρώτο έτος [...]* ευρώ και για το δεύτερο έτος [...]* ευρώ. Ως αντιπαροχή ο AOC θα λάβει [...]*. Η σύμβαση δεν περιέχει στοιχεία σχετικά με τη διάρκεια, την τοποθέτηση ή άλλες λεπτομέρειες του συνδέσμου.

(59) Η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH έχει δικαίωμα να επιλέξει τα προτιμώμενα χρονικά περιθώρια για τα μέτρα μάρκετινγκ. Ωστόσο, λόγω της περιορισμένης διαθεσιμότητάς τους, αυτά τα χρονικά περιθώρια δεν μπορούν να είναι εγγυημένα. Η Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH έχει επίσης δικαίωμα να επιλέγει ιστοτόπους που μπορούν να προσπελαστούν μέσω συνδέσμου στον ιστότοπο της Ryanair. Ωστόσο, αυτό το δικαίωμα περιορίζεται από το γεγονός ότι αυτοί οι ιστότοποι δεν πρέπει να περιέχουν πτήσεις, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, νυχτερινά καταλύματα και/ή άλλες υπηρεσίες, οι οποίες διατίθενται στον ιστότοπο της Ryanair. Επιπλέον, η Ryanair έχει τον τελευταίο λόγο και μπορεί να αρνηθεί τη δημοσίευση ενός ιστοτόπου. Επίσης, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πρέπει να παρακολουθεί εάν οι υπηρεσίες παρέχονται βάσει αυτής της σύμβασης.

3.4.3.3. Σύμβαση μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010

- (60) Στις 25 Ιανουαρίου 2010, μεταξύ της Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (στη σύμβαση αναφέρεται ως «ΑΟC») και της Airport-Marketing-Services Limited συνήφθη μια τρίτη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ. Σύμφωνα με αυτήν τη σύμβαση, η AMS προσφέρει στον ιστότοπο της Ryanair υπηρεσίες μάρκετινγκ που σχετίζονται με τον τουρισμό με σκοπό ο ΑΟC να μπορεί να διαφημίσει το επιχειρηματικό δυναμικό και τα τουριστικά αξιοθέατά του. Για τη σύμβαση ισχύει η δέσμευση της Ryanair να προσφέρει από το καλοκαίρι του 2010 και αποκλειστικά κατά τη θερινή περίοδο της IATA ⁽²⁵⁾ αεροπορικές συνδέσεις από τον ΑΟC προς το Λονδίνο Stansted (επτά φορές την εβδομάδα), τη Χιρόνα (τρεις φορές την εβδομάδα) και το Αλικάντε (δύο φορές την εβδομάδα).
- (61) Η σύμβαση έχει αρχική περίοδο ενός έτους. Ο ΑΟC καταβάλλει [...] ευρώ για ένα έτος και λαμβάνει ως αντιπαροχή το εξής πακέτο υπηρεσιών μάρκετινγκ: [...]*. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του ΑΟC όσον αφορά τα προτιμώμενα χρονικά περιθώρια, τη φύση των ιστοτόπων και την «τελευταία λέξη» της Ryanair είναι πανομοιότυπα με εκείνα της προηγούμενης σύμβασης.

3.4.3.4. Συμπληρωματική συμφωνία της 21ης Σεπτεμβρίου 2010

- (62) Η συμπληρωματική συμφωνία της 21ης Σεπτεμβρίου 2010 συνήφθη μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (στη συμφωνία αναφέρεται ως «ΑΟC») και της Airport-Marketing-Services Limited. Η συμφωνία συμπληρώνει την αρχική σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ, της 25ης Ιανουαρίου 2010, διότι ο ΑΟC ήθελε να αγοράσει περαιτέρω υπηρεσίες διαφήμισης ⁽²⁶⁾ μόνο για τη χειμερινή περίοδο του 2010 ύψους [...] ευρώ. Η συμπληρωματική συμφωνία λήγει στις 31 Μαρτίου 2011.
- (63) Οι διαφημιστικές υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται από την AMS σύμφωνα με τη συμπληρωματική συμφωνία αποτελούνται «από την τοποθέτηση ενός συνδέσμου προς έναν ιστότοπο που θα καθοριστεί από τη Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, ο οποίος θα εμφανίζεται κατά τη διάρκεια της συμπληρωματικής συμφωνίας για 12 ημέρες στον βρετανικό ιστότοπο ryanair.com».
- (64) Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, οι πληρωμές στο πλαίσιο αυτής της συμπληρωματικής συμφωνίας πραγματοποιούνται από ιδιωτικές επιχειρήσεις, αφού αυτές συμφώνησαν να διατηρηθεί η λειτουργία της Ryanair στον ΑΟC.

4. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΩΤΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

- (65) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έθεσε τα ακόλουθα ερωτήματα όσον αφορά τα μέτρα που πρόκειται να εκτιμηθούν:
- α) Μέτρο 1: Χρηματοδότηση επενδύσεων σε υποδομές κατά τα έτη 2000-2011: Κατά πόσον οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2000-2011 για την υποδομή του αερολιμένα συνολικού ύψους 6 474 034 ευρώ, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης του διαδρόμου σύμφωνα με τη σύμβαση που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair συνιστούν κρατική ενίσχυση και, εάν ναι, κατά πόσον η εν λόγω κρατική ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.
- β) Μέτρο 2: Χρηματοδότηση των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH κατά τα έτη 2000-2011: Κατά πόσον οι δημόσιοι εταίροι κατά τη χορήγηση των ετήσιων ενισχύσεων στην εκμετάλλευση συνολικού ύψους 9,079 εκατ. ευρώ στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH κατά την περίοδο 2000-2011 ενήργησαν σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, σε περίπτωση που αυτό δεν ισχύει, κατά πόσον αυτή η κρατική ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.
- γ) Μέτρο 3: Αερολιμενικά τέλη και πληρωμές στη Ryanair στο πλαίσιο των συμβάσεων για αερολιμενικές υπηρεσίες και μάρκετινγκ: Κατά πόσον η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, αποδεχόμενη μείωση των εσόδων από αερολιμενικές υπηρεσίες μέσω του μηχανισμού των τελών μάρκετινγκ που έπρεπε να καταβάλει στη Ryanair ή την AMS κατά την περίοδο από την 1η Μαΐου 2003 έως την 31η Μαρτίου 2011, ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς και κατά πόσον, σε περίπτωση που αυτές οι μειώσεις συνιστούν κρατική ενίσχυση, αυτή η κρατική ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Με τη λήψη μειωμένων αερολιμενικών τελών, ο δημόσιος φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, έχασε έσοδα. Οι πληρωμές μάρκετινγκ στη Ryanair και την AMS διεξήχθησαν από τον δημόσιο φορέα εκμετάλλευσης. Εξαιρείται η τελευταία σύμβαση μάρκετινγκ, συγκεκριμένα η συμπληρωματική συμφωνία της 21ης Σεπτεμβρίου 2010, για την οποία ιδιωτικές επιχειρήσεις ανέλαβαν τις πληρωμές. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή θα εξαιρέσει από τον έλεγχο την τελευταία σύμβαση μάρκετινγκ, η οποία συνήφθη την 21η Σεπτεμβρίου 2010 με την AMS, διότι η χρηματοδότησή της χορηγήθηκε από ιδιωτικές περιφερειακές επιχειρήσεις που είχαν συμφωνήσει για τη διατήρηση της δραστηριότητας της Ryanair.

⁽²⁵⁾ Η θερινή περίοδος της IATA άρχισε στις 28 Μαρτίου 2010 και τελείωσε στις 30 Οκτωβρίου 2010.

⁽²⁶⁾ Στο τμήμα 3.2 της σύμβασης της 25ης Ιανουαρίου 2010 δίνεται στην AMS η δυνατότητα να παρέχει πρόσθετες υπηρεσίες μάρκετινγκ, κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλόμενων μερών.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

5.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011 (ΜΕΤΡΟ 1)

- (66) Η Γερμανία δηλώνει ότι οι δημόσιες επιχορηγήσεις για τις επενδύσεις σε υποδομές στον αερολιμένα απορρέουν άμεσα από τη λογική στην οποία βασίστηκε η μετατροπή του αερολιμένα. Η μετατροπή του από στρατιωτικό αεροδρόμιο σε πολιτικό αερολιμένα δικαιολογείται από την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας ⁽²⁷⁾. Στην παράγραφο 2 σημείο 1 της εταιρικής σύμβασης της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, στην πραγματικότητα ως σκοπός της εταιρείας ορίζεται η βελτίωση της σημαντικής για τις επιχειρήσεις υποδομής, προκειμένου να ενισχυθούν οι περιφέρειες της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας. Σε έκθεση που συντάχθηκε από τη διοίκηση της εταιρείας ⁽²⁸⁾, τα ετήσια έσοδα για ολόκληρη την περιφέρεια της Κεντρικής Γερμανίας εκτιμώνται σε 10,7 εκατ. ευρώ για τους ξένους επιβάτες που μετεπιβιβάζονται στον αερολιμένα.
- (67) Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, η διάθεση υποδομής αποτελεί μέρος των εξουσιών του κράτους στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για τον χωροταξικό σχεδιασμό, την περιφερειακή ανάπτυξη και την περιφερειακή πολιτική προώθησης. Ως εκ τούτου, αυτά τα είδη επενδύσεων σε υποδομές δεν βασίζονται μόνο σε αποκλειστικά οικονομικούς λόγους υπέρ μιας επιχείρησης, αλλά αποτελούν επίσης μέρος του καθήκοντος του κράτους να εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.
- (68) Η Γερμανία προσθέτει ότι το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας έχει δικαίωμα ⁽²⁹⁾ να χρηματοδοτεί μόνο ορισμένες δραστηριότητες που είναι προς το άμεσο συμφέρον του και δεν θα ήταν εφικτές χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις. Οι υπέρμετρες αντισταθμίσεις μπορούν να αποφευχθούν με έναν εκ των υστέρων έλεγχο της ορθής χρήσης των πόρων που διατέθηκαν ⁽³⁰⁾.
- (69) Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, είναι γνωστό ότι ιδίως οι περιφερειακοί αερολιμένες συχνά δεν μπορούν να καλύψουν τις δαπάνες και τις επενδύσεις τους από τα αερολιμενικά τέλη, με αποτέλεσμα να απαιτείται δημόσια συγχρηματοδότηση. Στο σημείο αυτό, η Γερμανία προβάλλει κυρίως το επιχείρημα ότι οι επενδύσεις σε υποδομές θα πρέπει να χρηματοδοτούνται από δημόσιες αρχές, ούτως ώστε να πληρούνται οι νομικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και την αποτροπή των κινδύνων. Ως περιφερειακός αερολιμένας, ο ΑΟΚ δεν είναι σε θέση να αποκτήσει επαρκή έσοδα μέσω των αερολιμενικών τελών, για να μπορεί να χρηματοδοτεί όλες τις επενδύσεις σε υποδομές. Επίσης, η επιχείρηση, χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις δεν θα μπορούσε να εκπληρώσει τις νομικές της υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ασφαλείας που ισχύουν για τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών.
- (70) Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι εργασίες μετατροπής στον τερματικό σταθμό το 2009 πραγματοποιήθηκαν λόγω των απαιτήσεων ασφαλείας, προκειμένου να συμμορφωθεί με τον κανόνα για χωριστή εξυπηρέτηση των επιβατών από κράτη Σένγκεν και εκτός Σένγκεν. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, είχαν ληφθεί υπόψη εναλλακτικές λύσεις γι' αυτήν τη μετατροπή. Ωστόσο, λόγω του μεγαλύτερου αριθμού επιβατών και του υψηλού κόστους αυτών των εναλλακτικών επιλογών, ακολουθήθηκε η μακροπρόθεσμη λύση της μετατροπής του τερματικού σταθμού.
- (71) Η Γερμανία δηλώνει ότι το συνολικό ποσό ύψους 6 474 034 ευρώ ⁽³¹⁾ που επενδύθηκε σε υποδομές κατά την περίοδο 2000 — 2011 σχετιζόταν αποκλειστικά με μη οικονομικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, αυτές οι επενδύσεις σε υποδομές δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση και δεν υπόκεινται στους κανόνες για την κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ. Η Γερμανία εξηγεί επιπλέον ότι αυτές οι επενδύσεις για τους σκοπούς των μη οικονομικών δραστηριοτήτων μπορούν να υποδιαιρευθούν σε επενδύσεις ασφαλείας και επενδύσεις για την αποτροπή των κινδύνων για το κοινό και τις αερομεταφορές. Η Γερμανία δηλώνει ειδικότερα ότι η αποτροπή των κινδύνων και τα αστυνομικά καθήκοντα, η πυροπροστασία, η δημόσια ασφάλεια, η ασφάλεια λειτουργίας, η μετεωρολογική υπηρεσία και ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας καταλογίζονται στον τομέα αρμοδιότητας του κράτους. Η Γερμανία εξηγεί επιπλέον ότι ένα σημαντικό ποσό των πόρων που λαμβάνονται έχει χρησιμοποιήσει για να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των υποδομών και η αποκατάστασή της, όχι η κατασκευή νέων υποδομών.
- (72) Η Γερμανία δηλώνει επίσης ότι το 30 % του ποσού της επένδυσης χρηματοδοτήθηκε από συνολικά 6 474 034 ευρώ από ίδια κεφάλαια της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ενώ το υπόλοιπο ποσό προέρχεται από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας. Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι πόροι γι' αυτές τις επενδύσεις σε υποδομές παρασχεθήκαν ως μη επιστρεπτές οικονομικές εισφορές, όχι μέσω δανείων. Οι όροι γι' αυτές τις οικονομικές εισφορές προκύπτουν από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στον κανονισμό για τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας ⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Η Γερμανία αναφέρει ότι στην ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής, στην οποία απασχολούνται περίπου 250 άτομα σε περίπου 58 εκτάρια, επενδύθηκαν πάνω από 16,5 εκατ.

⁽²⁸⁾ Αναπτυξιακή πολιτική της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH της 9ης Σεπτεμβρίου 2011.

⁽²⁹⁾ Άρθρο 23 του κανονισμού για τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας.

⁽³⁰⁾ Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία υπέβαλε ένα παράδειγμα επιχορήγησης που αποφασίστηκε και καταβλήθηκε το 2009 και αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων ελέγχου και μερικής επιστροφής το 2012.

⁽³¹⁾ Βλέπε πίνακα 3.

⁽³²⁾ Στον κανονισμό για τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας καθορίζονται οι δημοσιονομικές διατάξεις του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας. Στο άρθρο 23 του κανονισμού για τον προϋπολογισμό αναφέρονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για τη λήψη επιχορηγήσεων από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους. Το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας πρέπει να έχει σημαντικό συμφέρον στην εκτέλεση του έργου για το οποίο χορηγούνται οι επιχορηγήσεις και το οποίο δεν μπορεί να ικανοποιηθεί χωρίς τις επιχορηγήσεις ή δεν μπορεί να ικανοποιηθεί στην απαραίτητη έκταση. Οι προϋποθέσεις για τη λήψη επιχορηγήσεων αναφέρονται λεπτομερέστερα στους Γενικούς βιομηχανικούς όρους για επιχορηγήσεις για την προώθηση του έργου (ANBest-P).

- (73) Η Γερμανία δηλώνει επίσης ότι και σε άλλες χώρες έργα μετατροπής για την ενίσχυση της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης χρηματοδοτήθηκαν εξ ολοκλήρου από δημόσιους πόρους, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Η Γερμανία εδώ παραπέμπει επίσης σε προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής ⁽³³⁾ στην οποία δηλώνεται ότι η κατασκευή ή η επέκταση περιφερειακών αερολιμένων σε περιοχές με διαρθρωτικές αδυναμίες είναι συμβατή με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Υποδομές ειδικά σχεδιασμένες για τη Ryanair

- (74) Όσον αφορά τις επενδύσεις που απαιτεί η Ryanair στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών της (να διαθέσει έναν διάδρομο που να πληροί ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2003 και να τον επεκτείνει μέχρι την 31η Μαΐου 2004 ⁽³⁴⁾), η Γερμανία αναφέρει ότι αυτή η ειδική επέκταση δεν έχει υλοποιηθεί πλήρως και ότι αυτή δεν θεωρήθηκε συμβατική υποχρέωση, αλλά προϋπόθεση που ισχύει για κάθε αεροπορική εταιρεία για την προσγείωση στον ΑΟΚ. Η Γερμανία δηλώνει ειδικότερα ότι το μήκος του διαδρόμου στον ΑΟΚ με το πέρασμα των χρόνων προσαρμόστηκε σε 2 185 m (7 Ιουλίου 2003) στη συνέχεια σε 2 235 m (9 Σεπτεμβρίου 2004) και τέλος σε 2 435 m (9 Δεκεμβρίου 2008). Ωστόσο, ο διάδρομος ήταν ανοικτός σε όλους τους χρήστες. Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, το γεγονός ότι αυτός ο διάδρομος χρησιμοποιήθηκε μόνο από τη Ryanair δεν αλλάζει τίποτα σε αυτήν την εκτίμηση.
- (75) Η Γερμανία απορρίπτει επίσης το επιχειρήμα που προέβλεπε ο καταγγέλλων ότι ο διάδρομος επεκτάθηκε ειδικά για τα Boeing 737-800 (107 αεροσκάφη το 2007) της Ryanair, αφού αυτό το αεροσκάφος χρησιμοποιείται ευρέως και από άλλες αεροπορικές εταιρείες, για παράδειγμα από την Deutsche Lufthansa (132 αεροσκάφη το 2007). Η Γερμανία επισημαίνει επίσης ότι είναι λανθασμένος ο υπαινιγμός του καταγγέλλοντος ότι έως το 2007 είχαν επενδυθεί στον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα δημόσιοι πόροι ύψους 28 εκατ. ευρώ. Ο καταγγέλλων αναφέρεται σε πληροφορίες, στις οποίες πραγματοποιήθηκαν μόνο εκτιμήσεις του πιθανού κόστους. Οι πραγματικές επενδύσεις, σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, ανέρχονται σε 16,7 εκατ. ευρώ.
- (76) Η Γερμανία προβάλλει επίσης το επιχειρήμα ότι οι υποχρεώσεις που ζήτησε η Ryanair στη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, παραρτήματα Α και Β, καθώς και στο προσάρτημα του παραρτήματος Β είναι γενικές υποχρεώσεις, τις οποίες πρέπει να πληροί ένας αερολιμένας για να μπορεί να παρέχει την υπηρεσία που ζητείται από τις αεροπορικές εταιρείες. Η Γερμανία δηλώνει ότι οι υπηρεσίες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 50 έως 53 είναι συνήθη καθήκοντα κάθε αερολιμένα και ότι οι υποδομές του αερολιμένα είναι ανοικτές σε όλους τους χρήστες. Η Γερμανία συμπληρώνει ότι δεν παρασχέθηκαν ορισμένες από τις υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα Α της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, όπως συνεντεύξεις τύπου, περιηγήσεις δημοσιογράφων και βραδινές εκδηλώσεις ταξιδιωτικών πρακτορείων.

Εκτίμηση της κρατικής ενίσχυσης

- (77) Μεταξύ του 1993 και του 1997, το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας επένδυσε 12,25 εκατ. ευρώ στις υποδομές του αερολιμένα. Για τα έτη 1998 έως 2011, το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας χορήγησε πόρους ύψους 4,5 εκατ. ευρώ στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Αυτοί οι πόροι χορηγήθηκαν βάσει των δημοσιευμένων καθεστώτων ενισχύσεων του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας, η κοινοποίηση των οποίων δεν κρίθηκε αναγκαία. Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, οι ενισχύσεις σύμφωνα με αυτά τα καθεστάτα είναι ανοικτές σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στη Θουριγγία. Σύμφωνα με αυτά τα καθεστάτα ενισχύσεων, δημόσιοι πόροι πρέπει να χορηγούνται για επενδύσεις σε υποδομές, οι οποίες είναι απαραίτητες για την εναέρια κυκλοφορία, είναι ανοικτές σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Αυτοί οι πόροι περιορίζονται επιπλέον σε εύλογα και απαραίτητα ποσά. Η Γερμανία αναφέρει επίσης λεπτομερώς ότι οι αερολιμένες από το 1997 συμμετέχουν και στο κόστος των υποδομών. Για τον λόγο αυτό, η Γερμανία δηλώνει ότι από αυτά τα καθεστάτα δεν θα μπορούσε να προκληθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού.
- (78) Όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ της 12ης Δεκεμβρίου 2000 —ημερομηνία κατά την οποία εκδόθηκε η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης Aéroports de Paris— και της 9ης Δεκεμβρίου 2005 —ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν σε ισχύ οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005— η Γερμανία είναι της άποψης ότι τα εφαρμοζόμενα κριτήρια είναι ασαφή. Με εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994, οι υποδομές δεν μπορούν να θεωρηθούν εκ των προτέρων κρατική ενίσχυση. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία προβάλλει το επιχειρήμα ότι έπρεπε να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994, έως την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών 2005 και ότι η απόφαση για την υπόθεση Aéroports de Paris δεν αλλάζει αυτό το γεγονός. Επειδή οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994, σύμφωνα με την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, είναι δεσμευτικές για την Επιτροπή, θα πρέπει να εφαρμόζονται, κατά συνέπεια, στα μέτρα υποδομών μέχρι το 2005. Ως εκ τούτου, το μέτρο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Παρά το γεγονός ότι οι πληρωμές για τις υποδομές πραγματοποιήθηκαν από δημόσιους πόρους, αυτή η διάθεση πόρων αφορά δραστηριότητες του τομέα της δημόσιας πολιτικής αρμοδιότητας και δεν αφορούν οικονομική δραστηριότητα.

⁽³³⁾ SA 16588 (N 644i/2002) — Γερμανία — δημιουργία ή επέκταση περιφερειακών αερολιμένων.

⁽³⁴⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 50 στοιχείο α).

- (79) Όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν μετά την 9η Δεκεμβρίου 2005, η Γερμανία είναι καταρχάς της άποψης ότι, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 66 έως 73, δεν συνιστούν ενισχύσεις. Σε περίπτωση που η Επιτροπή καταλήξει μολαταύτα στο συμπέρασμα ότι αυτές οι επενδύσεις στην πραγματικότητα συνιστούν ενισχύσεις, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι αυτές οι ενισχύσεις είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, διότι πληρούν όλες τις προϋποθέσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.
- α) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές είναι προσανατολισμένες σε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού συμφέροντος, δηλαδή τη διάθεση μεταφορικής υποδομής και περιφερειακής ανάπτυξης σε περιφέρεια με διαρθρωτικές αδυναμίες. Σε αυτό το πλαίσιο, ο AOC ήταν το πρώτο στρατιωτικό αεροδρόμιο, το οποίο μετατράπηκε σε πολιτική χρήση μετά την επανένωση της Γερμανίας. Ο AOC διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο για τις επιχειρήσεις στην κοντινή βιομηχανική περιοχή. Επιπλέον, ο εισερχόμενος τουρισμός πρέπει να υποστηρίξει τη βελτίωση του περιφερειακού τουρισμού και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.
- β) Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές είναι απαραίτητες και σκόπιμες, προκειμένου να επιτευχθεί ο καθορισμένος στόχος. Η Γερμανία επαναλαμβάνει ότι όλες οι επενδύσεις χρησιμεύουν για την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα. Επειδή ο φορέας εκμετάλλευσης, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, δεν διαθέτει επαρκείς πόρους, απαιτούνταν δημόσιοι πόροι.
- γ) Όσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση, η Γερμανία είναι της γνώμης ότι οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές για τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών ήταν ικανοποιητικές τουλάχιστον μέχρι το 2009. Όπως αποδεικνύεται από τρεις μελέτες που πραγματοποιήθηκαν το 2007⁽³⁵⁾, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα πρέπει να βελτιώσει τα ετήσια αποτελέσματά του και να επιτύχει ένα σχεδόν ισορροπημένο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης έως το 2015. Εξάλλου, υπάρχει ενίσχυση της κοντινής βιομηχανικής περιοχής. Μια μελέτη⁽³⁶⁾ λαμβάνει ειδικά υπόψη την κερδοφορία της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους και παρουσιάζει ένα πιθανό σενάριο, σύμφωνα με το οποίο ο AOC θα μπορούσε να φθάσει σε 500 000 επιβάτες το 2015, πρόβλεψη η οποία περιγράφεται ακόμη και ως συντηρητική. Αυτό, σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, αποδεικνύει ότι η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και οι εταίροι της συμπεριφέρονταν πάντα ως ιδιώτες επενδυτές.
- δ) Όσον αφορά την τέταρτη προϋπόθεση, η Γερμανία εξηγεί ότι η πρόσβαση στις υποδομές είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες ισότιμα και χωρίς διακρίσεις.
- ε) Όσον αφορά την πέμπτη προϋπόθεση, η Γερμανία εξηγεί ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον. Ο AOC είναι αερολιμένας με κάτω από 150 000 επιβάτες ετησίως, δηλαδή αερολιμένας κατηγορίας Δ και δεν υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού σε σχέση με άλλους αερολιμένες.
- (80) Τέλος, η Γερμανία είναι της άποψης ότι το μέτρο δεν απειλεί να νοθεύσει ή νοθεύει τον ανταγωνισμό, διότι οι υποδομές είναι ανοικτές σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις. Επιπλέον, ο αερολιμένας καταγράφει κάτω από 150 000 επιβάτες ετησίως. Ως αερολιμένας κατηγορίας Δ, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, δεν ανταγωνίζεται μέχρι στιγμής με άλλους αερολιμένες. Ο ανταγωνισμός μεταξύ του AOC και των άλλων αερολιμένων στη Δρέσδη, στην Ερφούρτη-Βαϊμάρη και στο Hof ήταν αμελητέος. Επιπλέον, επειδή το μερίδιο του AOC στη συνολική κυκλοφορία όλων των γερμανικών αερολιμένων που καταγράφονται στην ADV⁽³⁷⁾ ανέρχεται μόνο σε 0,1 %, η Γερμανία δήλωσε ότι αυτός ο αερολιμένας δεν βρίσκεται σε ανταγωνισμό με ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα επηρεαστεί ο ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά και δεν υπάρχει επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία δηλώνει επίσης ότι ο AOC εξυπηρετεί μόνο 2 % των μονάδων κυκλοφορίας που εξυπηρετούνται για παράδειγμα στον αερολιμένα Λειψίας/Χάλε.

Συμπεράσματα από τη μελέτη της KE-Consult του 2010 σχετικά με τις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης του αερολιμένα και της περιφέρειάς του

- (81) Όταν κατέστη φανερό ότι δεν θα πραγματοποιείτο το σενάριο που είχε προβλεφθεί στις μελέτες του 2007, ο αερολιμένας ζήτησε από την επιχείρηση παροχής συμβουλών KE-Consult να καταρτίσει μια μελέτη για τον AOC και τη γειτονική βιομηχανική περιοχή. Η μελέτη υποβλήθηκε το 2010. Το συμπέρασμα της μελέτης ήταν ότι η περαιτέρω επέκταση του αερολιμένα ως προορισμού αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους δεν είναι κερδοφόρα. Συνιστά να

⁽³⁵⁾ «Έλεγχος επαλήθευσης για την αποδοτικότητα της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, αφού ληφθεί υπόψη το οικονομικό και χρηματοοικονομικό πρόγραμμα για τα έτη 2007 έως 2010» (31 Αυγούστου 2007) και «Καταστάσεις ταμιακών ροών FAN για τα οικονομικά έτη 2007 έως 2015» (16 Νοεμβρίου 2007) από την ελεγκτική εταιρεία BDO — Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: «Περιφερειακή οικονομική σημασία και προοπτικές του αερολιμένα Altenburg-Nobitz» του καθηγητή Richard Klopheus, Σεπτέμβριος 2007· «Σχέδιο προγράμματος για την περίοδο 2011-2015: οικονομικό, περιουσιακό, χρηματοοικονομικό και επενδυτικό πρόγραμμα», Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15 Νοεμβρίου 2007.

⁽³⁶⁾ «Περιφερειακή οικονομική σημασία και προοπτικές του αερολιμένα Altenburg-Nobitz», καθηγητής Richard Klopheus, Σεπτέμβριος 2007.

⁽³⁷⁾ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

τεθεί στο επίκεντρο η γενική αεροπορία. Για τον λόγο αυτό, το διοικητικό συμβούλιο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH υπέβαλε τον Σεπτέμβριο του 2011 μια νέα αναπτυξιακή πολιτική για τον αερολιμένα, η οποία έλαβε την έγκριση του εποπτικού συμβουλίου και της συνέλευσης των εταίρων. Ο ΑΟC δεν θα είναι ανοικτός ούτε για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ούτε για τις εμπορικές δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών, και με αυτήν τη νέα επιχειρηματική εξέλιξη αναμένεται να καταστεί κερδοφόρος έως το 2015.

- (82) Η μελέτη της KE-Consult αναγνωρίζει ότι οι εταίροι της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH επιδοτούσαν διαρκώς την επιχείρηση. Λόγω αυτής της διαρκώς αυξανόμενης ανάγκης για επιχορήγηση, οι εταίροι έφθασαν στο όριο της οικονομικής αποδοτικότητας.
- (83) Η μελέτη της KE-Consult διεξήχθη για να διερευνήσει πιθανές προοπτικές ανάπτυξης του ΑΟC, βάσει των περιφερειακών, πολιτικών, οικονομικών και φορολογικών επιπτώσεων του αερολιμένα. Σε αυτό το πλαίσιο, εκπονήθηκαν διάφορα σενάρια για τη διακοπή, την αμετάβλητη διατήρηση ή την επέκταση των αεροπορικών μεταφορών σε αερομεταφορές χαμηλού κόστους, καθώς και για την ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής γύρω από τον αερολιμένα.
- (84) Μόνο το σενάριο «γενική αεροπορία», το οποίο περιλαμβάνει τη διακοπή της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους στον ΑΟC, μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις μιας επιχειρηματικής και φορολογικής ισορροπίας. Είναι το μοναδικό σενάριο στο οποίο ο αερολιμένας χρειάζεται μόνο την ετήσια πρόσθετη υποχρεωτική εισφορά των εταίρων ύψους 227 000 ευρώ ανά εταίρο, όχι όμως περαιτέρω πληρωμές. Αυτό το σενάριο παρουσιάζει συνολικό οικονομικό όφελος. Έως το 2015, αυτό το σενάριο θα κόστιζε στους εταίρους 0,83 εκατ. ευρώ, τα οποία θα μπορούσαν να καλυφθούν από τις υποχρεωτικές εισφορές 227 000 ευρώ ανά έτος. Μετά το 2015, δεν θα χρειαζόνταν περαιτέρω επιχορηγήσεις των εταίρων, εφόσον οι αποσβέσεις θα συνέχιζαν να μειώνονται. Αυτή η περιφερειακή οικονομική αποδοτικότητα είναι πολύ υψηλότερη από ό,τι σε όλα τα άλλα σενάρια. Και το φορολογικό ισοζύγιο για το 2015 για τη Θουριγγία και τους δήμους του ομόσπονδου κράτους είναι θετικό.
- (85) Όλα τα άλλα σενάρια, στα οποία συνεχίζεται ή επεκτείνεται η εναέρια κυκλοφορία χαμηλού κόστους, δεν μπορούν να υποστηριχτούν οικονομικά μόνο τους από τις υποχρεωτικές εισφορές των εταίρων. Η φορολογική επίπτωση για τη Θουριγγία θα ήταν, ανάλογα με το σενάριο, μεταξύ 115 000 ευρώ και 375 000 ευρώ. Σε όλα τα σενάρια με αερομεταφορές χαμηλού κόστους, η θετική επίπτωση για τον προϋπολογισμό που θα προέκυπτε από τον ΑΟC και τους δήμους θα ήταν μικρότερη από τις εισφορές και τις επιχορηγήσεις που χρειάζεται ο αερολιμένας. Κατά συνέπεια, το ισοζύγιο εσόδων-εξόδων είναι αρνητικό.
- (86) Οι πρόσθετες μακροοικονομικές επιπτώσεις της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους είναι εφικτές μόνο εάν, εκτός από τις υποχρεωτικές εισφορές των εταίρων, πραγματοποιηθούν επενδύσεις ύψους 6,7 έως 10 εκατ. ευρώ. Η περιφερειακή οικονομική αποδοτικότητα στα σενάρια με αερομεταφορές χαμηλού κόστους είναι χαμηλότερη από ό,τι στο σενάριο με γενική αεροπορία. Σε σύγκριση με το σενάριο «γενική αεροπορία», το επίπεδο των απαιτούμενων επιχορηγήσεων στα σενάρια με αερομεταφορές χαμηλού κόστους είναι περίπου 11 έως 15 φορές υψηλότερο, ενώ οι επιπτώσεις δημιουργίας αξίας είναι μόνο δύο ή τρεις φορές υψηλότερη. Ενώ το φορολογικό ισοζύγιο εσόδων-εξόδων στο σενάριο «γενική αεροπορία» είναι θετικό, σε όλα τα σενάρια με αερομεταφορές χαμηλού κόστους είναι αρνητικό.
- (87) Επιπροσθέτως, ελήφθησαν υπόψη πολλές συνθήκες:
- Αβεβαιότητες λόγω μονοπωλιακών χρηστών και εξωτερικών επιδράσεων: η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών στον ΑΟC εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό, τουλάχιστον όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία χαμηλού κόστους, από τις συμβάσεις με τις σχετικές αεροπορικές εταιρείες και από εξωτερικές επιδράσεις, όπως ο βρετανικός τουριστικός φόρος ή ο γερμανικός φόρος αεροπορικών μεταφορών. Αυτό μπορεί να έχει πολύ μεγάλες αρνητικές επιπτώσεις στον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους.
 - Δεν χορηγούνται περαιτέρω, μόνιμες επιχορηγήσεις: ο θεμιτός ανταγωνισμός χωρίς επιχορηγήσεις θα ετίθετο σε κίνδυνο και αυτό δεν ανταποκρίνεται στην πολιτική των αεροπορικών μεταφορών για τη Γερμανία και τις συμβάσεις συνεργασίας.
 - Ελλιπής βιωσιμότητα: στα σενάρια με αερομεταφορές χαμηλού κόστους δεν αναγνωρίζεται βελτίωση των φορολογικών και επιχειρηματικών ισοζυγίων. Το επιχειρηματικό μοντέλο με αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους θα προκαλούσε αυξανόμενη ανάγκη για επιχορηγήσεις μόνο από το 2015 και μετά.
- (88) Ως εκ τούτου, στη μελέτη ΚΕ συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να συστηθεί στους εταίρους και το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας η συνέχιση ή η επέκταση της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους στον ΑΟC.

5.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΤΗΣ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011 (ΜΕΤΡΟ 2)

- (89) Στις οικονομικές εκδόσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz δηλώνεται ότι ο αερολιμένας δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη λειτουργία χωρίς κρατικές επιχορηγήσεις για την κάλυψη των ζημιών. Η εταιρεία είχε δημιουργήσει ένα σύστημα βάσει του οποίου επιχειρηματικά σχέδια καταρτίζονταν κάθε χρόνο για το επόμενο έτος και εγκρίνονταν από τη συνέλευση των εταίρων και, στη συνέχεια, ενημερώνονταν κατά τη διάρκεια του αντίστοιχου οικονομικού έτους με τα τρέχοντα αποτελέσματα του αερολιμένα (38). Άρα, αυτό το σύστημα επέτρεπε στον αερολιμένα να διατηρεί διαρκώς στο τρέχον επίπεδο τις οικονομικές επιχορηγήσεις του δημόσιου τομέα που ήταν απαραίτητες για την κάλυψη των ζημιών.
- (90) Η Γερμανία δηλώνει ότι οι ζημιές που καταγράφηκαν από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, οι οποίες προσέλκυαν εισφορές των εταίρων, δεν προκλήθηκαν αποκλειστικά από επενδύσεις σε υποδομές. Οι αποσβέσεις δεν εξηγούν πλήρως τις ζημιές και ούτε το κόστος χρηματοδότησης δεν τις αιτιολογεί, αφού για τον αερολιμένα δεν υπήρχε χρηματοδότηση μέσω δανεισμού. Οι ετήσιες ζημιές της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH σχετιζόταν μόνο εν μέρει με τις δαπάνες απόσβεσης και η Γερμανία επίσης δεν τις συσχετίζει άμεσα με τη Ryanair.
- (91) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς που προβάλλονται από τον καταγγέλλοντα και παρατίθεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Γερμανία απορρίπτει αυτούς τους ισχυρισμούς στο σύνολό τους. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, ο καταγγέλλων δεν λαμβάνει υπόψη την προσέγγιση single till που χρησιμοποιείται στον ΑΟΚ (39). Η Γερμανία δηλώνει ότι τα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές το 2009 έφθασαν στο ίδιο ύψος με τα έσοδα από τις αεροπορικές μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία απορρίπτει τον ισχυρισμό ότι η αύξηση του αριθμού των επιβατών συνεπάγεται αύξηση των ζημιών για τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, λόγω των μυστικών πληρωμών στη Ryanair. Η Γερμανία δηλώνει ότι οι ζημιές που προέκυψαν οφείλονταν σε πολλούς και διάφορους λόγους που δεν συνδέονταν με τη Ryanair.
- (92) Η Γερμανία απορρίπτει ιδίως τον ισχυρισμό ότι η σύνδεση της Ryanair από τον ΑΟΚ προς το Λονδίνο-Stansted ήταν σε άμεσο ανταγωνισμό με τη σύνδεση που λειτουργούσε η Air Berlin από τη Λειψία-Χάλε στο Λονδίνο Stansted και ότι αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο η Air Berlin διέκοψε τη σύνδεση από τη Λειψία-Χάλε προς το Λονδίνο-Stansted. Η Γερμανία τονίζει ότι η διακοπή της εκτέλεσης πτήσεων της Air Berlin στο δρομολόγιο προς Λονδίνο-Stansted πρέπει να αποδοθεί στο γεγονός ότι ο Λειψία-Χάλε δεν επιδοτούσε πλέον την Air Berlin και είχε εισαγάγει απαγόρευση των νυκτερινών πτήσεων.
- (93) Η Γερμανία είναι της άποψης ότι οι ετήσιες εισφορές των εταίρων στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, αφού πληρούνται οι απαιτήσεις της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, σύμφωνα με την οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα οικονομικά πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν στην περιφέρεια Altenburger Land, δηλαδή στον κύριο εταίρο (40). Η Γερμανία αναφέρεται στη μελέτη που διεξήχθη το 2007 από τον καθηγητή Klophaus (41) «Περιφερειακή οικονομική σημασία και προοπτικές του αερολιμένα Altenburg-Nobitz» (εφεξής «μελέτη Klophaus»), στην οποία έγινε αναφορά σε «χαμένες επιχορηγήσεις» της περιφέρειας Altenburger Land. Οι πληρωμές των εταίρων θα είχαν θετικές οικονομικές επιπτώσεις στην περιφέρεια Altenburger Land, λόγω πρόσθετης καταβολής φόρων. Συνολικά, το 2006, τα δημόσια έσοδα που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του ΑΟΚ ανήλθαν σε 7,9 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων το 1 εκατ. ευρώ ωφέλησε κυρίως την περιφέρεια Altenburger Land. Αυτό το ποσό έπρεπε να τριπλασιαστεί έως το 2015, εφόσον οι ετήσιοι αριθμοί επιβατών αυξάνονταν σε 500 000. Επειδή η απόδοση που επιτεύχθηκε μέσω καταβολής φόρων είναι υψηλότερη από τις ετήσιες πληρωμές των εταίρων, η Γερμανία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η περιφέρεια Altenburger Land ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής.
- (94) Όσον αφορά την επιχειρηματολογία, αντί πρόσθετων εισφορών των εταίρων να πραγματοποιηθεί πιθανώς το κλείσιμο του αερολιμένα, η Γερμανία επιβεβαιώνει ότι η περιφέρεια Altenburger Land ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, δεδομένου ότι σε περίπτωση κλεισίματος του αερολιμένα, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα όφειλε στο ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας περίπου 7 εκατ. ευρώ, αφού θα επρόκειτο για πρόωρη διακοπή της χρήσης των υποδομών. Με την αποφυγή αυτής της επιστροφής, οι εταίροι ενήργησαν επίσης ως ιδιώτες επενδυτές.

Μελέτη Klophaus

- (95) Στη μελέτη Klophaus του 2007 μπορούν να συναχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Η μελέτη αναφέρει ότι οι άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες επιπτώσεις καθώς και η καταλυτική επίδραση του ΑΟΚ στην οικονομία και την ελκυστικότητα της περιφέρειας, ιδίως όσον αφορά την απασχόληση, ήταν θετικές και σημαντικές. Όπως αποδεικνύεται από τη μελέτη, και οι ευρύτερες προοπτικές για τον ΑΟΚ είναι θετικές, αφού ο ΑΟΚ έχει το δυναμικό να γίνει η βάση της Ryanair για την Κεντρική Γερμανία. Αυτό συνάδει με τις επιδιώξεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ως εκ τούτου, οι

(38) Η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή τα επιχειρηματικά σχέδια που καταρτίστηκαν για τα έτη 2000-2005, καθώς και τις αντίστοιχες προσθήκες του επιχειρηματικού σχεδίου που καταρτίστηκαν το επόμενο έτος.

(39) Η προσέγγιση single till σημαίνει ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα κέρδη, τα έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές (τέλη επιβατών) και τα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές (όπως μισθώματα καταστημάτων στον αερολιμένα, τέλη στάθμευσης) και όχι μόνο ο αριθμός των επιβατών και οι φόροι επιβατών που απορρέουν από αυτόν.

(40) Η Γερμανία παραπέμπει στην υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, II-3643, σκέψη 59 («απόφαση Charleroi»).

(41) «Περιφερειακή οικονομική σημασία και προοπτικές του αερολιμένα Altenburg-Nobitz» του καθηγητή Richard Klophaus, Σεπτέμβριος 2007.

αριθμοί των επιβατών, μετά τη στάθμευση τόσο πολλών αεροσκαφών της Ryanair στον ΑΟC, μπορούν πιθανώς να αυξηθούν μεσοπρόθεσμα σε 1 εκατομμύριο ετησίως. Αυτό θα έκανε τον ΑΟC περιφερειακό αερολιμένα και θα προσέφερε στην περιφέρεια Altenburger Land την ευκαιρία να αλλάξει το διεθνές προφίλ της και με αυτόν τον τρόπο να βελτιώσει την οικονομική και εμπορική δομή της. Η μελέτη αναφέρει ότι ο ΑΟC ως αερολιμένας χαμηλού κόστους θα απέφερε σημαντικό γενικό οικονομικό όφελος.

- (96) Όπως προκύπτει από τους υπολογισμούς που έγιναν στη μελέτη, αναμένεται ότι ο ΑΟC έως 2015 θα δημιουργήσει 658 θέσεις εργασίας (αύξηση 95,3 % σε σχέση με το 2006). Επιπλέον, θα δημιουργηθούν 881 έμμεσες θέσεις εργασίας (αύξηση 157,6 %) και 438 επαγόμενες θέσεις εργασίας (αύξηση 184,4 %). Η μελέτη υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της εθνικής και διεθνούς προσβασιμότητας των περιφερειών, η οποία έχει μεγάλη επιρροή στην οικονομική ανάπτυξη της αντίστοιχης περιφέρειας.
- (97) Στο πλαίσιο αυτό, όπως αποδεικνύεται από τη μελέτη, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνο οι δημόσιες επιχειρηγίες για την αποκατάσταση και την επέκταση του ΑΟC καθώς και οι συναφείς δαπάνες μάρκετινγκ, αλλά θα πρέπει επίσης να συνυπολογίζονται και τα φορολογικά έσοδα για το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας και τους δήμους του. Η μελέτη καταλήγει στη δήλωση ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνο οι επιχειρηματικές πτυχές, αλλά και οι μακροοικονομικές επιπτώσεις.

5.3. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΣΤΗ RYANAIR ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ (ΜΕΤΡΟ 3)

- (98) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι ούτε τα αερολιμενικά τέλη ούτε οι συμβάσεις μάρκετινγκ δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Η Γερμανία τονίζει ότι οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν συνδέονται μεταξύ τους. Θα πρέπει να εκτιμηθούν χωριστά. Οι συμβάσεις για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ δεν περιλαμβάνουν μείωση των εσόδων για τον αερολιμένα, αλλά προβλέπουν την παροχή διαφημιστικών υπηρεσιών.

Σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τη Ryanair

- (99) Η Γερμανία δηλώνει ότι ο αερολιμένας έλαβε υπόψη θετικές οικονομικές προσδοκίες από την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών που προκλήθηκε. Κατά τη λήψη της απόφασής της για τη σύναψη επιχειρηματικών σχέσεων με την αεροπορική εταιρεία, η συνέλευση των εταίρων της 22ας Απριλίου 2003 έλαβε υπόψη τα δεδομένα που παρουσιάζονται στον πίνακα 13 ⁽⁴²⁾ και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ακόμη και στο συντηρητικό σενάριο (μία πτήση ημερησίως με συντελεστή φορτίου επιβατών 70 %), μπορούν να επιτευχθούν ετήσια αποτελέσματα ύψους συνολικά [...] με τη Ryanair.

Πίνακας 13

Αναμενόμενα έσοδα από δραστηριότητες της Ryanair στον ΑΟC ⁽¹⁾ (2003)

(σε ευρώ)

Τέλη ανά επιβάτη	[...]*
Αριθμός επιβατών ανά αεροσκάφος, με βαθμό χρήσης της χωρητικότητας 70 % ⁽²⁾	104
Αναμενόμενα μηνιαία έσοδα	[...]*
Μηνιαίες δαπάνες για τις σχεδιαζόμενες επενδύσεις	12 138
Αναμενόμενα μηνιαία αποτελέσματα	[...]*
Αναμενόμενα ετήσια αποτελέσματα	[...]*

⁽¹⁾ Συντηρητικό σενάριο με μία καθημερινή πτήση.

⁽²⁾ Η Γερμανία βασίζει τις προβλέψεις της στην παραδοχή ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν από τη Ryanair το 2003 είχαν χωρητικότητα επιβατών 148 θέσεων.

⁽⁴²⁾ «Στοιχεία κύκλου εργασιών της Ryanair» — αυτός ο πίνακας καταρτίστηκε από τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH βάσει διαφορετικών παραδοχών για τον αριθμό των καθημερινών πτήσεων (1-10) και τον βαθμό χωρητικότητας επιβατών (70 % έως 90 %).

- (100) Στις μηνιαίες δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη στον πίνακα 13 ανήκουν οι δαπάνες μισθοδοσίας, η αποπώληση του διαδρόμου και οι υπηρεσίες εκχιονισμού. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στο έγγραφο που υποβλήθηκε στη συνέλευση των εταιρών της 22ας Απριλίου 2003, ως άθροισμα των ετήσιων επενδύσεων εμφανίζεται το ποσό των 902 155 ευρώ. Αυτό το ποσό δεν ελήφθη υπόψη στις προβλέψεις που παρουσιάζονται στον πίνακα 13.
- (101) Η Γερμανία δηλώνει ότι η Ryanair σύμφωνα με τον κανονισμό περί αερολιμενικών τελών που ίσχυε κατά τη σχετική περίοδο κατέβαλλε τέλη προσγείωσης ύψους [...] * ανά αεροσκάφος και φόρο επιβατών ύψους [...] * ανά επιβάτη ⁽⁴³⁾. Αυτά είναι τέλη που ισχύουν για όλες τις πιθανές αεροπορικές εταιρείες και τα οποία θεωρούσε εύλογα η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ενόψει της κυκλοφορίας και των εσόδων που πραγματοποιούσε η Ryanair για τον AOC.
- (102) Η Γερμανία δηλώνει ότι οι υπηρεσίες που έπρεπε να παρασχεθούν σύμφωνα με το παράρτημα Α της σύμβασης που συνήφθη με τη Ryanair στις 3 Μαρτίου 2003 δεν παρασχέθηκαν. Οι υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Β και στο προσάρτημα «σύστημα κρατήσεων» του παραρτήματος Β της σύμβασης της 3ης Μαρτίου 2003 παρασχέθηκαν χωρίς επιπλέον κόστος για τη Ryanair.

Συμβάσεις μάρκετινγκ της Ryanair

- (103) Η Γερμανία εξηγεί ότι η Ryanair, σύμφωνα με τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, κατέβαλε στον AOC από το 2003 έως το 2011, σύμφωνα με τον τυπικό κανονισμό περί αερολιμενικών τελών, τέλη αερολιμενικών υπηρεσιών συνολικού ύψους [...] * ευρώ. Σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003, ο AOC κατέβαλε στη Ryanair μεταξύ 2003 και 2011 μια εισφορά για υπηρεσίες μάρκετινγκ συνολικού ύψους [...] * ευρώ. Η διαφορά μεταξύ των δύο πληρωμών καταδεικνύει μια καθαρή πληρωμή που πραγματοποιήθηκε από τη Ryanair στον AOC ύψους [...] * ευρώ για όλη την περίοδο 2003-2011. Επειδή ο συνολικός αριθμός των επιβατών σε αυτήν την περίοδο ανήλθε σε 408 291 ⁽⁴⁴⁾, η Γερμανία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ryanair κατέβαλε στον AOC καθαρή αμοιβή περίπου [...] * ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη.

Πίνακας 14

Τιμολόγια από και προς τη Ryanair για την περίοδο 2003-2011 ⁽¹⁾

(σε ευρώ)

Έτος	Εισερχόμενα τιμολόγια της Ryanair	Εξερχόμενα τιμολόγια του αερολιμένα	Αριθμός επιβατών
2003	[...]*	[...]*	25 750
2004	[...]*	[...]*	37 160
2005	[...]*	[...]*	50 714
2006	[...]*	[...]*	44 580
2007	[...]*	[...]*	60 678
2008	[...]*	[...]*	62 876
2009	[...]*	[...]*	66 367
2010	[...]*	[...]*	55 641
2011	[...]*	[...]*	4 525
Σύνολο	[...]*	[...]*	408 291

⁽¹⁾ Πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία.

- (104) Η Γερμανία δηλώνει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, μετά την ανακοίνωση της Ryanair ότι τον Μάρτιο του 2011 θα διακόψει τις αεροπορικές συνδέσεις που αναχωρούν από τον AOC, δεν κατέβαλε πλέον επιχορηγήσεις μάρκετινγκ τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2011.

⁽⁴³⁾ Αυτά τα ποσά προέρχονται από το μηνιαίο τιμολόγιο, το οποίο απέστειλε η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH στη Ryanair τον Ιούνιο του 2009. Παρά την αντίστοιχη αίτηση της Επιτροπής, η Γερμανία δεν υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με τα μηνιαία τέλη που έπρεπε να καταβάλλονται από τη Ryanair καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2003 έως 2011 ανά επιβάτη και αεροσκάφος.

⁽⁴⁴⁾ Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία υποβάλλει τους αριθμούς επιβατών που διαφέρουν από τους αριθμούς επιβατών που προκύπτουν από τις οικονομικές εκθέσεις του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα — βλέπε πίνακα 1.

- (105) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι πληρωμές μάρκετινγκ είχαν πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της συμφωνίας της 21ης Σεπτεμβρίου 2010 που συνήφθη μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair από ιδιωτικές επιχειρήσεις, αφού αυτές συμφώνησαν στη διατήρηση της λειτουργίας της Ryanair στον AOC. Σε μια έκθεση της διοίκησης της εταιρείας από το 2011 δηλώνεται ότι η χειμερινή αεροπορική περίοδος 2010/2011 ⁽⁴⁵⁾, στην οποία υπήρχε μόνο ένα δρομολόγιο προς το Λονδίνο, κατέστη δυνατή μόνο μέσω της στήριξης περιφερειακών επιχειρήσεων.
- (106) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η Ryanair έκανε διαφήμιση του AOC και της περιφέρειας στον ιστότοπό της. Αυτός ο ιστότοπος είναι ο δεύτερος πιο δημοφιλής ευρωπαϊκός ιστότοπος μετά τον ιστότοπο της Google και, ως εκ τούτου, έχει αντίστοιχη τιμή. Ένα Adword στην Google κοστίζει μεταξύ 0,05 ευρώ και 2,00 ευρώ ανά κλικ. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Γερμανίας, 100 000 έως 150 000 ετήσιοι επιβάτες της Ryanair στον AOC με τιμή Adword 1,00 ευρώ ανά κλικ δημιουργούν τιμή διαφήμισης 100 000 έως 150 000 ευρώ ετησίως, όπου θεωρείται ότι κάθε επιβάτης κάνει μόνο ένα κλικ. Επειδή οι επιβάτες συνήθως δεν κάνουν μόνο ένα, αλλά πολλά κλικ και επειδή υπάρχουν επιβάτες που ήδη χρησιμοποιούν το κλικ χωρίς να κάνουν κράτηση, η Γερμανία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair βασίζεται σε εύλογη τιμή, η οποία δεν παρέχει πλεονέκτημα στη Ryanair.
- (107) Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, η Ryanair χρηματοδότησε το μέτρο που παρουσιάζεται στον πίνακα 15.

Πίνακας 15

Πληρωμές μάρκετινγκ που πραγματοποιήθηκαν από τον AOC στη Ryanair

Χρονική περίοδος	Ποσό	Σκοπός
2003	50 000 — 150 000 [...] * ευρώ	Έντυπες διαφημίσεις στη <i>Leipziger Volkszeitung</i>
2004	25 000 — 125 000 [...] * ευρώ	Έντυπες διαφημίσεις στη <i>Leipziger Volkszeitung</i>
Μάιος 2007 — Μάρτιος 2008	75 000 — 175 000 [...] * ευρώ	Διαφημίσεις σε εφημερίδες, ταχυδρομική διαφήμιση και άλλα μέτρα διαφήμισης
Μάιος 2008 — Μάρτιος 2009	50 000 — 150 000 [...] * ευρώ	Διαφημίσεις σε εφημερίδες, ταχυδρομική διαφήμιση και άλλα μέτρα διαφήμισης
Σύνολο (2003 — Μάρτιος 2009)	225 000 — 325 000 [...] * ευρώ	

- (108) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι το τέλος απόδοσης δεν συνιστά πλεονέκτημα για τη Ryanair, αφού αποτελεί τη σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς πληρωμή για τις δραστηριότητες μάρκετινγκ που έχει αναλάβει η Ryanair. Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, τα μέτρα μάρκετινγκ ήταν επιτυχή, διότι οι αριθμοί των επιβατών αυξήθηκαν από 25 000 (2002) σε 140 000 (2009), γεγονός που με τη σειρά του οδήγησε σε αύξηση των συνολικών εσόδων από 316 000 ευρώ σε 1,12 εκατ. ευρώ. Τα έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη αυξήθηκαν από 132 000 ευρώ σε 530 000 ευρώ, ενώ τα έσοδα από τα τέλη στάθμευσης αυξήθηκαν από μηδέν σε 263 000 ευρώ.
- (109) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι πληρωμές στο πλαίσιο των συμβάσεων για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις για τους εξής λόγους:
- α) η Γερμανία τονίζει ότι το αρμόδιο υπουργείο, σε αντίθεση με όσα προβάλλει η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ⁽⁴⁶⁾, κατά τη σύναψη των συμβάσεων δεν είχε δικαίωμα λόγου, με εξαίρεση στο βαθμό που επρόκειτο για μέτρα υποδομών. Το άρθρο 43 του LuftVZO ⁽⁴⁷⁾ δεν σημαίνει ότι απαιτείτο έγκριση του υπουργείου.
- β) Το γεγονός ότι το τοπικό Εμπορικό Επιμελητήριο συντάχθηκε με τον AOC ⁽⁴⁸⁾ δείχνει μόνο ότι η ιδιωτική αγορά υποστήριξε τις αεροπορικές συνδέσεις της Ryanair.

⁽⁴⁵⁾ Αναπτυξιακή πολιτική της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH της 9ης Σεπτεμβρίου 2011.

⁽⁴⁶⁾ Βλέπε απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας της Επιτροπής, αιτιολογικές σκέψεις 133 και 134.

⁽⁴⁷⁾ Κανονισμός για την αδειοδότηση της εναέριας κυκλοφορίας — βλέπε απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 134.

⁽⁴⁸⁾ Βλέπε απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 137.

- γ) Η Γερμανία δηλώνει ότι οι πληρωμές μάρκετινγκ που πραγματοποιήθηκαν από την Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH στη Ryanair δεν αποτελούν ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, αλλά απλά είναι εμπορικές συμβατικές συμφωνίες, οι οποίες δεν εμπίπτουν στον τομέα της κρατικής ενίσχυσης.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

Δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο

- (110) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η κρατική ενίσχυση σε αερολιμένες δεν θα έπρεπε να αποδοθεί στη Ryanair. Η εικασία της μεταβίβασης κρατικής ενίσχυσης από αερολιμένες σε αεροπορικές εταιρείες αντιβαίνει στη νομοθεσία της ΕΕ. Αυτή η εικασία κάνει διακρίσεις κατά των δημόσιων αερολιμένων, παρά το γεγονός ότι οι κανόνες του ανταγωνισμού θα έπρεπε να εφαρμόζονται αδιακρίτως σε δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι τα έγγραφα που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για την απόδειξη της δυνατότητας καταλογισμού στο δημόσιο ήταν ανεπαρκή. Τα αποδεικτικά στοιχεία ίσως αντανάκλυσαν το ενδιαφέρον των αρχών στις επιχειρηματικές σχέσεις και το μέλλον του αερολιμένα, όμως δεν αποτελούν απόδειξη για την πραγματική συμμετοχή κάποιας δημόσιας αρχής κατά τις διαπραγματεύσεις και τις συμβάσεις του αερολιμένα με τη Ryanair. Η ένδειξη ότι τα υπουργεία του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας απέρριψαν τις συμβάσεις με τη Ryanair υποδηλώνει τουλάχιστον ότι η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει σε τεκμηριωμένο έλεγχο τη δυνατότητα καταλογισμού των συμβάσεων της Ryanair στο κράτος.
- (111) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν πρόκειται για το ερώτημα του κατά πόσον το κράτος θα έπρεπε να επενδύσει αλλού τα χρήματα, αλλά του κατά πόσον το κράτος είχε παράσχει πλεονέκτημα σε μια αεροπορική εταιρεία, η οποία δεν θα το είχε λάβει με άλλο τρόπο. Η Ryanair απλά είχε διαπραγματευθεί με δημόσιους αερολιμένες όρους που ήταν παρόμοιοι με εκείνους που μπορούσε να επιτύχει σε συγκρίσιμους ιδιωτικούς αερολιμένες.

Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

- (112) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν είναι έμμεσος δικαιούχος κρατικής ενίσχυσης. Εφόσον οι όροι μιας εμπορικής σχέσης μεταξύ της Ryanair και ενός αερολιμένα μπορούν να δικαιολογηθούν βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, οι υποχρεώσεις αποπληρωμής δεν θα μπορούσαν να επεκταθούν στη Ryanair. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς θα πρέπει να εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση εικαζόμενης χορήγησης κρατικής ενίσχυσης στη Ryanair μέσω αερολιμένων που ανήκουν στο κράτος. Σύμφωνα με τη δήλωση της αεροπορικής εταιρείας, στην πραγματικότητα δεν υπάρχει οικονομική ή νομική δικαιολογία για τον αποκλεισμό των δημόσιων αερολιμένων από την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Επιτροπή εφάρμοσε την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς σε συμβάσεις που περιλαμβάνουν τη χρηματοδότηση μεγάλων δημόσιων έργων υποδομών σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως για παράδειγμα οι δημόσιοι θαλάσσιοι λιμένες. Μέσω της συναψης συμφωνιών, ο αερολιμένας ασκεί οικονομική λειτουργία. Επιπλέον, αερολιμένες του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα στις αγορές βρίσκονταν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Επιπλέον, οι συμβάσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων μπορούσαν να είναι επικερδείς για τους τελευταίους.
- (113) Η Ryanair θεωρεί ότι μια εκτίμηση της αποδοτικότητας δεν θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη τις καταθέσεις μετρητών για επενδύσεις στον τομέα των δημοσίων αρμοδιοτήτων. Επιπλέον, στην εκτίμηση θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνεται το αυξητικό κόστος και όχι το λανθάνον κόστος και, τέλος, ο έλεγχος θα έπρεπε να διεξάγεται βάσει του μεγέθους αναφοράς ενός τυπικού αερολιμένα με καλή διαχείριση. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, όταν ένας περιφερειακός αερολιμένας θεωρεί ότι μια σύμβαση θα συμβάλει στη βελτίωση της αποδοτικότητάς του, μια επιχειρηματική δραστηριότητα θα μπορούσε να είναι κερδοφόρα, ακόμη και αν κατά τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης φαίνεται ότι περιλαμβάνει διαμόρφωση τιμών που δεν καλύπτει το κόστος. Από μη αποδοτικούς αερολιμένες που δεν χρησιμοποιούνται πλήρως μπορεί κανείς να αναμένει κερδοφορία μόνο αν έχουν επιτύχει οικονομίες κλίμακας και εξωτερικά αποτελέσματα δικτύου. Το χρονικό πλαίσιο για το σκοπό αυτό μπορεί να ανέρχεται σε 25 έως 30 έτη. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι σε ιδανική θέση για να παρέχουν στους περιφερειακούς αερολιμένες σημαντική αύξηση των εσόδων, χωρίς να απαιτούνται συνήθως για τον σκοπό αυτό νέες υποδομές ή άλλες επενδύσεις. Η Ryanair αναφέρει εδώ ως αποδεικτικό στοιχείο την απόφαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου, της 27ης Μαΐου 2011, στην οποία αναγνωρίζεται η οικονομικότερη χρήση αερολιμενικών υπηρεσιών από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.
- (114) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι κατά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το λανθάνον κόστος τόσο στη συγκριτική ανάλυση όσο και στην ανάλυση κόστους. Η Ryanair αναφέρει ότι ένας ιδιώτης επενδυτής που εκμεταλλεύεται τον ΑΟΚ από το 1992 πρέπει να θεωρεί λανθάνον κόστος τόσο τις δαπάνες υποδομών όσο και τις πάγιες λειτουργικές δαπάνες του αερολιμένα. Δεδομένης της χαμηλής οικονομικής

ελκυστικότητα και της πολύ περιορισμένης ισχύος στην αγορά του AOC, δεν υπήρχε δυνατότητα, με πιο ρεαλιστική προσέγγιση, να ανακτηθεί τέτοιου είδους κόστος. Υπό αυτές τις συνθήκες, η παραδοχή κάθε εναλλακτικού σεναρίου, το οποίο προσφέρει καλύτερες ή απλά λιγότερο επιβαρυντικές προοπτικές για τον ιδιοκτήτη ή τους ιδιοκτήτες του αερολιμένα από ό,τι το εξωπραγματικό σενάριο να μην αναληφθεί καμία δράση ή να κλείσει ο αερολιμένας με δυνητικά σημαντικό κόστος, αντιστοιχεί πλήρως με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

- (115) Η Ryanair τονίζει επίσης ότι το συγκεκριμένο κόστος που συνδέεται με τη Ryanair πρέπει να λαμβάνεται υπόψη χωριστά από τις δαπάνες που πραγματοποιούνται για τον αερολιμένα, αλλά συνολικά θα μπορούσε να είναι χαμηλότερο από τα έσοδα που επιτυγχάνονται από τα θετικά εξωτερικά αποτελέσματα δικτύου που προκύπτουν από τις δραστηριότητες της Ryanair στον αερολιμένα.

Οι μελέτες μιας επιχείρησης παροχής συμβουλών που ενεργεί για τη Ryanair

- (116) Η Ryanair δηλώνει ότι η συμφωνία για τα τέλη με τον AOC πληροί τις απαιτήσεις της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, η Ryanair έθεσε στη διάθεση της Επιτροπής δύο εκθέσεις που συντάχθηκαν από μια επιχείρηση παροχής συμβουλών. Σε αυτές τις μελέτες, η εν προκειμένω σύμβαση συγκρίνεται με άλλες συμφωνίες για τέλη μεταξύ της Ryanair και αερολιμένων, τα οποία είτε ανήκουν κατά πλειοψηφία σε ιδιώτες και χρηματοδοτούνται ιδιωτικά, είτε ενεργούν ως επενδυτές σε οικονομία της αγοράς σε μια κατάσταση αρκετά παρόμοια με εκείνη του AOC.
- (117) Η Ryanair εξηγεί τις μεθόδους που εφαρμόστηκαν στις εκθέσεις για τη σύγκριση των αερολιμένων ως εξής: η μελέτη βασίστηκε μόνο σε άλλες συμβάσεις της Ryanair, διότι η Ryanair έχει διαφορετικό επιχειρηματικό μοντέλο από ό,τι οι περισσότερες άλλες αεροπορικές εταιρείες, συγκεκριμένα παραίτηση από γέφυρες επιβίβασης επιβατών, λεωφορεία επιβατών ή αίθουσες αναμονής, χωρίς πτήσεις με ανταπόκριση, χρόνοι εδάφους 20 λεπτών και ως επί το πλείστον χειραποσκευές. Επιπλέον, στη μελέτη συμπεριελήφθησαν μόνο αερολιμένες, η διαχείριση των οποίων γίνεται σύμφωνα με τη λογική αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Εξαιρέθηκαν αερολιμένες που ελάμβαναν ενδεχομένως υποστήριξη σε σημαντικό βαθμό από κρατικές ενισχύσεις. Κατά συνέπεια, περίπου δεκαπέντε αερολιμένες στο δίκτυο της Ryanair πληρούν αυτά τα κριτήρια. Συμπεριελήφθησαν στη μελέτη.
- (118) Στην πρώτη έκθεση, το [...] * θεωρήθηκε ο πιο κατάλληλος αερολιμένας σύγκρισης. Η έκθεση αναφέρει ότι «ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions, [...] * Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here» [...ο αερολιμένας που επελέγη για τους σκοπούς της ανάλυσης θα πρέπει ιδανικά να είναι ίδιου μεγέθους με τον αερολιμένα του Altenburg. Παρά το γεγονός ότι δεν μπόρεσε να βρεθεί αερολιμένας σύγκρισης, ο οποίος να παρουσιάζει μεγάλη ομοιότητα σε όλους τους καθοριστικούς τομείς με τον αερολιμένα Altenburg, ο αερολιμένας [...] * είναι αρκετά παρόμοιος για τους σκοπούς της ανάλυσης που υποβάλλεται εδώ.]. Στη δεύτερη έκθεση, ο κύκλος αερολιμένων σύγκρισης επεκτείνεται στους αερολιμένες [...] * και οι αμοιβές που καταβλήθηκαν σε αυτούς τους αερολιμένες μεταξύ 2003/2004 και 2010/2011 συγκρίνονται τόσο ανά επιβάτη όσο και ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους.
- (119) Οι εκθέσεις καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι το ποσό αμοιβής που κατέβαλε η Ryanair στον AOC είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερο ή ίσο με το αντίστοιχο ποσό αμοιβής που κατέβαλε η αεροπορική εταιρεία κατά την περίοδο έρευνας στους αερολιμένες σύγκρισης. Αυτό υποδηλώνει ότι οι αμοιβές που κατέβαλε η Ryanair στον AOC στο πλαίσιο των διαφόρων συμβάσεων αντιστοιχούν όσον αφορά το ύψος με τις αμοιβές οι οποίες θα είχαν προσφερθεί στη Ryanair κάτω από παρόμοιες συνθήκες από έναν επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στον οποίο ανήκει αεροδρόμιο.
- (120) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι κατά την εξέταση των αερολιμενικών τελών θα πρέπει κανείς να προσανατολίζεται μάλλον στο οριακό κόστος αντί του μέσου μεταβλητού κόστους ή του μέσου συνολικού κόστους.
- (121) Η Ryanair επισημαίνει ότι οι συμβάσεις του AOC με τη Ryanair και την AMS πρέπει να εκτιμηθούν χωριστά και ότι οι δύο επιχειρήσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν μοναδικοί δικαιούχοι της εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης. Οι συμβάσεις αποτελούν χωριστές συμβάσεις, η διαπραγμάτευση των οποίων διεξήχθη ανεξάρτητα η μία από την άλλη, είχαν ως αντικείμενο χωριστές υπηρεσίες και δεν συνδέονται μεταξύ τους, με τρόπο ώστε να δικαιολογείται η εξέταση ως μοναδική πηγή εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης. Η σύμβαση σύμβασης μάρκετινγκ με την AMS δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εκμετάλλευση των αεροπορικών συνδέσεων της Ryanair από και προς έναν αερολιμένα. Βάσει της δικής τους αντίληψης για τις ανάγκες τους για μάρκετινγκ, πολλοί αερολιμένες που εξυπηρετούνται από τη Ryanair δεν θα σύνταπταν συμβάσεις με την AMS. Η Ryanair τονίζει ότι η αγορά υπηρεσιών μάρκετινγκ σε τιμές αγοράς πρέπει να εξεταστεί χωριστά από μια σχετική συμβατική συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών.

- (122) Η Ryanair εξηγεί περαιτέρω ότι δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι μια αεροπορική εταιρεία που θα δεσμευόταν να εξασφαλίζει παρόμοιο αριθμό επιβατών και/ή εξυπηρετήσεις αεροσκαφών στο έδαφος, επίσης δεν θα είχε λάβει παρόμοιες «μειωμένες αμοιβές». Επίσης, η Επιτροπή δεν ασχολήθηκε με το ζήτημα του κατά πόσον μια αεροπορική εταιρεία που θα είχε προσφέρει παρόμοιες υποχρεώσεις θα είχε λάβει από συγκρίσιμο ιδιωτικό αερολιμένα αμοιβές παρόμοιου ύψους.
- (123) Όσον αφορά την αξία του μάρκετινγκ, η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι διαφημιστικοί χώροι στον ιστότοπο της Ryanair είναι περιορισμένοι και η αντίστοιχη ζήτηση, επίσης από την πλευρά άλλων επιχειρήσεων, εκτός από αερολιμένες, είναι υψηλή. Προς το παρόν, ο ιστότοπος καταγράφει περίπου 4,5 δισεκατ. προβολές σελίδων ετησίως. Ακόμη και παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες συνειδητοποιούν σήμερα την αξία των ιστοτόπων τους για σκοπούς διαφήμισης και μάρκετινγκ. Από την άλλη πλευρά, πολλοί αερολιμένες κάνουν την οικονομικά σκόπιμη επιλογή, προκειμένου να αναπτύξουν ένα εμπορικό σήμα, να εκμεταλλευτούν τους διαφημιστικούς χώρους του ryanair.com ή στους ιστοτόπους άλλων αεροπορικών εταιρειών. Από αυτήν τη μεγαλύτερη αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος, οι αερολιμένες θα μπορούσαν να επωφεληθούν με συμπληρωματικό και αλληλοεπιδραστικό τρόπο. Ο αερολιμένας Altenburg είναι διεθνώς πολύ λιγότερο γνωστός από το Aéroports de Paris ή τον αερολιμένα Heathrow και, ως εκ τούτου, πρέπει να επενδύσει στη διαφήμιση, προκειμένου να ενισχύσει την αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος και να αυξήσει το μερίδιο των εισερχόμενων επιβατών.
- (124) Η Ryanair υποβάλλει μια ανάλυση που συντάχθηκε από την επιχείρηση παροχής συμβουλών για τη σύγκριση των τιμών που χρεώνει η AMS για διαδικτυακές υπηρεσίες μάρκετινγκ με τις τιμές που υπολογίζουν άλλοι ταξιδιωτικοί ιστότοποι για παρόμοιες υπηρεσίες. Στην ανάλυση, οι τιμές που χρεώνει η AMS στον πρώτο τιμοκατάλογο της του 2005 συγκρίνονται με το μέγεθος αναφοράς παρόμοιων υπηρεσιών που προσφέρονται από ταξιδιωτικούς ιστοτόπους κατά τη σχετική περίοδο. Επιπλέον, οι τιμές που χρεώνονται στον τρέχοντα τιμοκατάλογο της AMS (2013) συγκρίνονται με τις τιμές παρόμοιων υπηρεσιών που πωλούνται από άλλους ταξιδιωτικούς ιστοτόπους. Σε αυτήν την ανάλυση, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι τιμές που χρεώνει η AMS για τη διαφήμιση στο ryanair.com είτε βρίσκονταν κάτω από τον μέσο όρο είτε στη μέση περιοχή των τιμών που χρεώνουν ιστοτόποι στον τιμοκατάλογο στην ομάδα σύγκρισης. Αυτό το συμπέρασμα επιβεβαιώνει, σύμφωνα με δήλωση της Ryanair, ότι οι συμφωνίες δημόσιων αερολιμένων με την AMS περνούν επιτυχώς τη δοκιμή σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς.
- (125) Με τη βοήθεια διαφόρων στιγμιότυπων οθόνης, από τα οποία προκύπτει ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο συμβάσεων με την AMS παρακολούθηθηκαν, η Ryanair υποβάλλει επίσης αποδεικτικά στοιχεία για τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αυτά τα στιγμιότυπα οθόνης υποβάλλονταν γενικά στον αερολιμένα, ο οποίος είχε συνάψει σύμβαση με την AMS, ως αποδεικτικά στοιχεία της ενεργοποίησης των υπηρεσιών που αγοράζονταν στο ryanair.com. Η Ryanair τονίζει την αξία των υπηρεσιών που παρέχονται στους αερολιμένες της AMS και είναι της άποψης ότι το όφελος που προκύπτει για τους αερολιμένες από τη σύμβαση συμβάσεων με την AMS μπορεί να ποσοτικοποιηθεί αξιόπιστα.
- (126) Με την επιφύλαξη της θέσης της Ryanair ότι η σύμβαση της AMS και η σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών πρέπει να αντιμετωπιστούν χωριστά, η Ryanair υποβάλλει μια ανάλυση κερδοφορίας που διενεργήθηκε από την επιχείρηση παροχής συμβουλών σύμφωνα με την αρχή του φορέα που ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς, η οποία περιλαμβάνει τόσο τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα, όσο και τις συμβάσεις μάρκετινγκ που συνήφθησαν μεταξύ της AMS και του αερολιμένα. Σύμφωνα με τη δήλωση της Ryanair, αυτή η ανάλυση αναμένεται — μέσω προβληματισμών για την πιθανή συμπερίληψη της AMS σε μια κοινή ανάλυση κερδοφορίας των συμβάσεων της AMS και της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών — να παράσχει στην Επιτροπή συνδρομή στην προσέγγισή της μιας κοινής εξέτασης της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμβάσεων AMS.
- (127) Η επιχείρηση παροχής συμβουλών καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προσέγγιση των ταμειακών ροών είναι κατάλληλη μέθοδος για τη συμπερίληψη της αξίας της AMS σε μια κοινή ανάλυση κερδοφορίας των συμβάσεων της AMS και της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών. Με αυτήν την προσέγγιση, θα καταγράφονταν τα σωρευτικά αυξητικά κέρδη που προκύπτουν μέσω της υπογραφής της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών καθώς και το όφελος της διαφήμισης μέσω της σύμβασης της AMS. Σύμφωνα με αυτήν την προσέγγιση, οι δαπάνες του αερολιμένα για την AMS, στο πλαίσιο της ανάλυσης προεξοφλημένων ταμειακών ροών και αποδοτικότητας, θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ως αυξητική δαπάνη εκμετάλλευσης. Αυτή η προσέγγιση λαμβάνει επίσης υπόψη το όφελος των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ που προκύπτει από τις συμβάσεις της AMS και τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών πέρα από τη διάρκεια της σύμβασης και πέρα από την προγραμματισμένη λήξη των αερολιμενικών υπηρεσιών, διότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ θα συνέβαλαν στην αύξηση της αξίας του εμπορικού σήματος και πιθανώς θα προκαλούσαν ακόμη και μελλοντικές επιχειρηματικές δυνατότητες και κέρδη.
- (128) Ως συμπέρασμα από αυτήν τη μελέτη, η Ryanair υπογραμμίζει το γεγονός ότι η Επιτροπή, εφόσον εξακολουθούσε να εξετάζει από κοινού τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τις συμβάσεις της AMS, θα έπρεπε να εφαρμόσει τις αρχές που παρουσιάστηκαν από την επιχείρηση παροχής συμβουλών στην υπόθεση ενίσχυσης που εξετάζεται εδώ, για να μπορεί να εφαρμοστεί σωστά η ανάλυση κερδοφορίας, σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς, στον έλεγχο τόσο της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, όσο και των συμβάσεων της AMS.

- (129) Η Ryanair υπέβαλε επίσης μια σειρά από παραρτήματα που είχε συντάξει η επιχείρηση παροχής συμβουλών, καθώς και μια ανάλυση που συνέταξε ο καθηγητής Damien P. McLoughlin.

Προσδιορισμός του μεγέθους αναφοράς της αγοράς σε συγκριτικές αναλύσεις μεγέθους για δοκιμές ⁽⁴⁹⁾ σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς ⁽⁵⁰⁾

- (130) Η επιχείρηση παροχής συμβουλών είναι πεπεισμένη ότι είναι ελαττωματική η προσέγγιση της Επιτροπής να αποδέχεται μόνο αερολιμένες σύγκρισης που βρίσκονται στην ίδια περιοχή κάλυψης όπως ο αερολιμένας που πρόκειται να ελεγχθεί. Η επιχείρηση παροχής συμβουλών προβάλλει το επιχείρημα ότι οι τιμές αναφοράς της αγοράς που λαμβάνονται από αερολιμένες σύγκρισης δεν «επιβαρύνονται» με κρατική ενίσχυση, η οποία χορηγείται στους γύρω αερολιμένες. Μια αξιόπιστη εκτίμηση ενός μεγέθους αναφοράς της αγοράς για τη δοκιμή σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς είναι δυνατή, διότι:

- α) συγκριτικές αναλύσεις μεγέθους θα χρησιμοποιούνταν σε πολλές περιπτώσεις και εκτός του τομέα της κρατικής ενίσχυσης για δοκιμές σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς·
- β) οι επιχειρήσεις θα επηρέαζαν αμοιβαία τις αποφάσεις τους για τη διαμόρφωση τιμών μόνο στον βαθμό κατά τον οποίο τα προϊόντα τους αντικαθιστούν ή συμπληρώνουν το ένα το άλλο·
- γ) οι αερολιμένες στην ίδια περιοχή κάλυψης δεν θα βρίσκονταν κατ' ανάγκη σε ανταγωνισμό μεταξύ τους και οι αερολιμένες σύγκρισης που χρησιμοποιήθηκαν στις υποβληθείσες εκθέσεις εκτίθενται μόνο σε περιορισμένη έκταση σε ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες (κάτω από το ένα τρίτο των εμπορικών αερολιμένων στην περιοχή κάλυψης των αερολιμένων σύγκρισης ανήκουν πλήρως στο κράτος και κανένας από αυτούς δεν συμμετείχε τον Απρίλιο του 2013 σε ελέγχους σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις)·
- δ) ακόμη και αν αερολιμένες σύγκρισης εκτίθενται σε ανταγωνισμό από κρατικούς αερολιμένες που βρίσκονται εντός της ίδιας περιοχής κάλυψης, θα μπορούσαν να υπάρχουν λόγοι να υποτεθεί ότι η συμπεριφορά τους είναι σύμφωνη με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς (για παράδειγμα, αν υπάρχει μεγάλο ιδιωτικό μερίδιο ή αν μια ιδιωτική επιχείρηση διαχειρίζεται τον αερολιμένα)·
- ε) οι αερολιμένες οικονομικών φορέων σε οικονομία της αγοράς δεν θα καθόριζαν τιμές κάτω από το αυξητικό κόστος.

Αρχές της ανάλυσης κερδοφορίας για δοκιμές σύμφωνα με την αρχή οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς ⁽⁵¹⁾

- (131) Η επιχείρηση παροχής συμβουλών προέβαλε το επιχείρημα ότι στην ανάλυση κερδοφορίας που πραγματοποίησε στις εκθέσεις που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή ακολούθησε τις αρχές που θα εφαρμόζε ένας ορθολογικός επενδυτής του ιδιωτικού τομέα. Αυτή η ανάλυση κερδοφορίας αντανάκλα την προσέγγιση που προκύπτει από τις αποφάσεις επί της αρχής της Επιτροπής. Η ανάλυση κερδοφορίας βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- α) η εκτίμηση διεξάγεται σε αυξητική βάση·
- β) δεν απαιτείται υποχρεωτικά ένα εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο·
- γ) σε έναν μη πολυσύχναστο αερολιμένα, η προσέγγιση single till αποτελεί κατάλληλη μέθοδο διαμόρφωσης τιμών·
- δ) πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνο τα έσοδα που σχετίζονται με την οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα που βρίσκεται σε λειτουργία·
- ε) πρέπει να ληφθεί υπόψη ολόκληρη η διάρκεια της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων πιθανών παρατάσεων·
- στ) για την εκτίμηση της κερδοφορίας των συμβάσεων, πρέπει να προεξοφλούνται οι μελλοντικές χρηματικές ροές·
- ζ) η αυξητική κερδοφορία των συμβάσεων της Ryanair για τους αερολιμένες πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τις εκτιμήσεις του δείκτη εσωτερικής αποδοτικότητας ή της καθαρής παρούσας αξίας.

⁽⁴⁹⁾ Υποθέσεις κρατικής ενίσχυσης της Ryanair, που συντάχθηκε από την επιχείρηση παροχής συμβουλών κατ' εντολή της Ryanair, 9 Απριλίου 2013.

⁽⁵⁰⁾ Οικονομικός φορέας σε οικονομία της αγοράς.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 49.

Ανάλυση του καθηγητή Damien P. McLoughlin ⁽⁵²⁾ — Brand building: why and how small brands should invest in marketing (Δημιουργία εμπορικών σημάτων: γιατί και πώς τα μικρά εμπορικά σήματα πρέπει να επενδύουν στο μάρκετινγκ)

- (132) Ο στόχος αυτής της εργασίας είναι να παρουσιάσει την οικονομική λογική που αποτελεί τη βάση των αποφάσεων των περιφερειακών αερολιμένων να αγοράζουν διαφημιστικούς χώρους στον ιστότοπο ryanair.com. Ο συγγραφέας αναφέρει ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός πολύ ισχυρών, πολύ γνωστών και συνήθως χρησιμοποιούμενων αερολιμένων. Για την επέκταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους, οι ασθενέστεροι ανταγωνιστές πρέπει να υπερβούν τη στατική αγοραστική συμπεριφορά των καταναλωτών. Οι μικροί περιφερειακοί αερολιμένες πρέπει να βρουν μια δυνατότητα συνεχούς μετάδοσης του μηνύματός τους για το εμπορικό σήμα σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο κοινό. Οι παραδοσιακές μορφές επικοινωνίας μάρκετινγκ απαιτούσαν δαπάνες που ξεπερνούν τους πόρους τους.

Παρατηρήσεις σχετικά με τις πληρωμές που καταβάλλονται στην AMS

- (133) Η Ryanair δεν συμφωνεί με την κρίση της Επιτροπής ότι οι πληρωμές στην AMS αντιπροσωπεύουν δαπάνες για τον αερολιμένα, αφού αυτή η προσέγγιση δεν λαμβάνει υπόψη την αξία των υπηρεσιών της AMS για τον αερολιμένα. Επίσης, η Ryanair είναι πεπεισμένη ότι, για τους σκοπούς της ανάλυσης, σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς, η αγορά πολύτιμων υπηρεσιών μάρκετινγκ σε τιμές αγοράς θα πρέπει να ληφθεί υπόψη χωριστά από μια σχετική συμβατική ρύθμιση μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας. Για την υποστήριξη της ανάλυσης της, η Ryanair υποβάλλει μελέτη της επιχείρησης παροχής συμβουλών σχετικά με μια συγκριτική ανάλυση των τιμών που χρεώνει η AMS με τις τιμές για παρόμοιες υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους ταξιδιωτικούς ιστότοπους ⁽⁵³⁾. Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι τιμές που χρεώνει η AMS είτε βρίσκονταν χαμηλότερα από τον μέσο όρο είτε στη μέση περιοχή των τιμών που χρεώνουν ιστότοποι στην ομάδα σύγκρισης. Από αυτό η Ryanair συνάγει ότι οι τιμές της AMS αντιστοιχούν με τις τιμές της αγοράς και ότι η απόφαση ενός δημόσιου αερολιμένα να αγοράζει υπηρεσίες της AMS περνάει επιτυχώς τη δοκιμή σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς. Για να αποδείξει την αξία αυτών των υπηρεσιών για τους αερολιμένες, η Ryanair υποβάλλει επιπλέον αποδεικτικά στοιχεία για τις υπηρεσίες που παρασχέθηκαν στους αερολιμένες στο πλαίσιο των συμβάσεων της AMS.
- (134) Η Ryanair ζητεί από την Επιτροπή να επανεξετάσει την προσέγγιση που εφαρμόζει έως τώρα όσον αφορά τις συμβάσεις της AMS. Η Ryanair θεωρεί ότι οι συμφωνίες με την AMS πρέπει να εξεταστούν χωριστά από τις συμφωνίες της Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και να υποβληθούν σε χωριστή δοκιμή σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς. Σε περίπτωση που η Επιτροπή επιμένει σε κοινή δοκιμή σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς των συμφωνιών της AMS και των συμφωνιών της Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, δεν θα πρέπει μη ληφθεί υπόψη η αξία των υπηρεσιών της AMS για τον αερολιμένα.
- (135) Η έκθεση της επιχείρησης παροχής συμβουλών της 20ής Δεκεμβρίου του 2013 σχετικά με τιμές της AMS αναφέρεται σε συμπεράσματα από εκθέσεις που υποβλήθηκαν προηγουμένως, στις οποίες περιγράφεται η σημασία της διαφήμισης για τα μικρά εμπορικά σήματα. Αυτές οι εκθέσεις επιβεβαιώνουν ότι η Ryanair είναι ένα ισχυρό πανευρωπαϊκό εμπορικό σήμα, το οποίο μπορεί να απαιτεί επιπλέον χρεώσεις για τις διαφημιστικές υπηρεσίες του. Οι συντελεστές της AMS συγκρίνονται με ένα δείγμα τιμών για διαφήμιση ιστότοπου το οποίο ελήφθη ταυτόχρονα, όπου ως βάση σύγκρισης χρησιμεύουν διαφημίσεις ίδιου μεγέθους για την περίοδο 2004 — 2005, δηλαδή την εποχή της πρώτης εισαγωγής του τιμοκαταλόγου της AMS και για το 2013. Ο ιστότοπος ryanair.com έχει υπερδιπλάσιους επισκέπτες ανά μήνα από ό,τι ο αμέσως επόμενος στην κλίμακα δημοτικότητας ταξιδιωτικός ιστότοπος. Επίσης, υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα οι επισκέπτες να πραγματοποιήσουν άλλες συναλλαγές ηλεκτρονικού εμπορίου. Αυτά τα μοναδικά χαρακτηριστικά, σε συνδυασμό με την υψηλή αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος, επέτρεψαν στην αεροπορική εταιρεία να εισπράττει επιπλέον χρεώσεις.
- (136) Η σύγκριση έγινε μεταξύ διαφημίσεων του ίδιου μεγέθους, οι οποίες προσδιορίστηκαν από τα διαθέσιμα στοιχεία και τοποθετήθηκαν στην αρχική σελίδα των επίμερους ιστοτόπων. Λόγω της έλλειψης διαφάνειας στις προσφορές και των εκπτώσεων που χορηγούνται κατά τη διακριτική ευχέρεια, οι οποίες ωστόσο αποτελούν συνήθη πρακτική στο εμπόριο, συγκρίθηκαν μεταξύ τους μόνον οι τιμές των τιμοκαταλόγων. Μια τιμή σύμφωνα με τον τιμοκατάλογο προσφέρεται ως τιμή ανά χιλιάδες εμφανίσεις, δηλαδή η τιμή η οποία πρέπει να καταβάλλεται κάθε φορά που βλέπουν τη διαφήμιση 1 000 επισκέπτες του ιστοτόπου. Οι τιμές για τις διαφημίσεις στο διαδίκτυο ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθός τους που μετριέται σε pixel και την τοποθέτησή τους σε έναν ιστότοπο. Η σημαντικότερη υπηρεσία διαφήμισης αρχικής σελίδας που προσφερόταν στον ιστότοπο ryanair.com κατά την περίοδο 2004-2005 ήταν ένα πανό διαστάσεων 468 × 60 pixel. Τα πανό συνήθως τοποθετούνται στο άνω μεσαίο τμήμα του ιστοτόπου. Όσον αφορά την περίοδο 2004-2005 η τιμή που προσφερόταν από την AMS, σύμφωνα με τον τιμοκατάλογο του 2005, για διαφημίσεις σε πανό συγκρίθηκε με την τιμή που ζητούσαν 54 ευρωπαϊκοί ταξιδιωτικοί ιστότοποι.

⁽⁵²⁾ Συντάχθηκε για τη Ryanair, 10 Απριλίου 2013.

⁽⁵³⁾ «Are prices set by AMS in line with the market rate?» [Αντιστοιχούν οι τιμές που ορίζει η AMS με το επιτόκιο της αγοράς;] Συντάχθηκε για τη Ryanair, 20 Δεκεμβρίου 2013.

- (137) Όσον αφορά το 2013, συμπεριλήφθηκαν δύο ακόμη τύποι διαφημίσεων, συγκεκριμένα το Skyscraper σε διαστάσεις 120 × 600 pixel και το Mid Page Units σε διαστάσεις 300 × 250 pixel. Οι διαφημίσεις Skyscraper είναι ψηλές και στενές και τοποθετούνται κατά μήκος της πλευράς μιας ιστοσελίδας, ενώ οι Mid Page Units βρίσκονται συνήθως μεταξύ συντακτικού περιεχομένου online και, ως εκ τούτου, ελκύουν εύκολα την προσοχή. Οι τιμές σύμφωνα με τον τιμοκατάλογο της AMS για διαφημίσεις Skyscraper και Mid Page Units συγκρίνονται με τα τέλη 22 ταξιδιωτικών ιστοτόπων και 135 άλλων ιστοτόπων. Για τις δύο περιόδους και για όλους τους τομείς αποδείχθηκε ότι οι συντελεστές τελών της AMS εμπίπτουν εντός του εύρους των τιμών που χρεώνουν οι ιστοτόποι στην ομάδα σύγκρισης ή χαμηλότερα.

Διαχείριση των συμβάσεων της AMS στην ανάλυση κερδοφορίας που διεξήχθη ως μέρος της ενέργειας σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς

- (138) Η Ryanair υπέβαλε έκθεση που συνέταξε η επιχείρηση παροχής συμβουλών σχετικά με τις αρχές που θα πρέπει κατά την άποψη της να ισχύουν για μια δοκιμή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς, η οποία να περιλαμβάνει τόσο τις συμβάσεις για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ryanair και αερολιμένων όσο και τις συμβάσεις μάρκετινγκ που έχουν συναφθεί μεταξύ της AMS και των ιδίων αερολιμένων.⁽⁵⁴⁾ Η Ryanair επισημαίνει ότι αυτό δεν επηρεάζει την άποψη της ότι οι συμβάσεις της AMS και οι συμβάσεις παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών πρέπει να υποβληθούν σε χωριστές δοκιμές σύμφωνα με την αρχή του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς.
- (139) Η έκθεση αναφέρει ότι τα έσοδα που σχετίζονται με την AMS πρέπει να συμπεριληφθούν στο σκέλος των εσόδων μιας κοινής ανάλυσης κερδοφορίας, στην οποία οι δαπάνες για την AMS καταγράφονται στο σκέλος των εξόδων. Η έκθεση προτείνει μια μέθοδο που βασίζεται στις ταμειακές ροές, στην οποία οι δαπάνες για την AMS αντιμετωπίζονται ως αυξητικές λειτουργικές δαπάνες. Η έκθεση υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες μάρκετινγκ συμβάλλουν στη δημιουργία και την αύξηση της αξίας του εμπορικού σήματος. Από αυτήν θα μπορούσαν με τη σειρά τους να προκύψουν συναλλαγές και κέρδη κατά τη διάρκεια της σύμβασης μάρκετινγκ, αλλά και μετά τη λήξη της. Μέσω μιας σύμβασης με τη Ryanair, και άλλες αεροπορικές επιχειρήσεις θα έφθιαναν στον αερολιμένα. Αυτό με τη σειρά του θα τον καθιστούσε ελκυστικό για εμπορικές επιχειρήσεις και θα αύξανε τα έσοδα του αερολιμένα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές.⁽⁵⁵⁾ Εφόσον η Επιτροπή διεξαγάγει κοινή ανάλυση κερδοφορίας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη αυτά τα πλεονεκτήματα, μέσω διαχείρισης των δαπανών για την AMS ως αυξητικών λειτουργικών δαπανών, όπου τα αυξητικά κέρδη πρέπει να υπολογίζονται καθαρά, μετά τις πληρωμές της AMS.
- (140) Επιπλέον, στα προβλεπόμενα αυξητικά κέρδη στο τέλος της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών αναμένεται να συμπεριληφθεί μια τελική τιμή, ούτως ώστε να μπορούν να καταγραφούν και οι τιμές που θα προκύψουν μετά τη λήξη της σύμβασης. Η τελική τιμή μπορεί να προσαρμοστεί βάσει μιας προσεκτικής παραδοχής όσον αφορά την πιθανότητα παράτασης της σύμβασης με τη Ryanair ή της συμφωνίας παρόμοιων όρων με άλλες αεροπορικές εταιρείες. Αυτό επιτρέπει την εκτίμηση ενός κατώτερου ορίου για τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από κοινού από τις συμβάσεις της AMS και τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, αφού ληφθεί υπόψη η αβεβαιότητα των αυξητικών κερδών μετά τη λήξη της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (141) Ως απόδειξη αυτής της προσέγγισης, στην έκθεση συνοψίζονται τα αποτελέσματα μελετών σχετικά με τις επιπτώσεις της διαφήμισης στην αξία του εμπορικού σήματος. Αυτές οι μελέτες αναγνωρίζουν ότι η διαφήμιση μπορεί να αυξήσει την αξία ενός εμπορικού σήματος και να βελτιώσει την εμπιστοσύνη των πελατών. Ειδικότερα, η διαφήμιση στο ryanair.com αυξάνει την παρουσία του εμπορικού σήματος ενός αερολιμένα. Ειδικά οι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες, οι οποίοι επιδιώκουν την αύξηση της κυκλοφορίας τους, θα μπορούσαν να αυξήσουν την αξία του εμπορικού σήματός τους μέσω της σύναψης συμβάσεων διαφήμισης με την AMS.⁽⁵⁶⁾
- (142) Η έκθεση προτείνει να προτιμάται η προσέγγιση των ταμειακών ροών αντί μιας προσέγγισης κεφαλαιοποίησης, σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες για την AMS αντιμετωπίζονται ως κεφαλαιουχικές δαπάνες για άυλα περιουσιακά στοιχεία (συγκεκριμένα για την αξία του εμπορικού σήματος του αερολιμένα). Οι δαπάνες μάρκετινγκ θα κεφαλαιοποιούνταν ως άυλα περιουσιακά στοιχεία και θα αποσβένονταν βάσει της ωφέλιμης ζωής του περιουσιακού στοιχείου, με υπολειμματική αξία στο τέλος της εκτιμώμενης διάρκειας της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών. Ωστόσο, αυτή η προσέγγιση δεν θα συμπεριλάμβανε το πρόσθετο όφελος που θα προέκυπτε από τη σύναψη της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair. Επιπλέον, η εκτίμηση της αξίας του άυλου περιουσιακού στοιχείου είναι δύσκολη, λόγω των δαπανών για τη διαχείριση του εμπορικού σήματος και της διάρκειας της ωφέλιμης ζωής του περιουσιακού στοιχείου.

⁽⁵⁴⁾ «Διαχείριση των συμβάσεων της AMS στην ανάλυση κερδοφορίας που διεξήχθη ως μέρος της» δοκιμής του φορέα που ενεργεί σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς». Συντάχθηκε για τη Ryanair, 17 Ιανουαρίου 2014.

⁽⁵⁵⁾ Όπως αποδεικνύεται από την έκθεση της York Aviation (2007) «Social benefits of low fare airlines in Europe» [Κοινωνικά πλεονεκτήματα των εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ευρώπη], η Ryanair έκανε τον αερολιμένα του Eindhoven ελκυστικό ως τόπο εγκατάστασης για άλλες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.

⁽⁵⁶⁾ Εδώ γίνεται παραπομπή ιδίως σε μια έκθεση του καθηγητή Damien P. McLoughlin (2013), την οποία υπέβαλε η Ryanair στις 13 Απριλίου 2013 και έχει τον εξής τίτλο: «Brand building: why and how small brands should invest in marketing» [Δημιουργία εμπορικών σημάτων: γιατί και πώς τα μικρά εμπορικά σήματα πρέπει να επενδύουν στο μάρκετινγκ].

- (143) Τέλος, προβάλλεται το επιχείρημα ότι η προσέγγιση των ταμειακών ροών είναι συνεπής με τις αποφάσεις επί της αρχής της Επιτροπής για την κρατική και μη κρατική ενίσχυση. Εδώ παρατίθεται η υπόθεση ενίσχυσης της BayernLB ⁽⁵⁷⁾, στην οποία η Επιτροπή ανέφερε ότι για την εκτίμηση των ταμειακών ροών (cash flows) θα χρησιμοποιούσε ένα μοντέλο εκτίμησης σύμφωνα με τη μέθοδο προεξόφλησης των μερισμάτων και, στη συνέχεια, θα απέδιδε μια τελική τιμή βάσει μιας προβλεπόμενης αύξησης του μερίσματος. Επιπλέον, αναφέρεται η περίπτωση της συμπίεσης του περιθωρίου κέρδους σε σχέση με την Telefónica ⁽⁵⁸⁾, στην οποία η Επιτροπή συμπεριέλαβε μια τελική τιμή στον προεξοφλημένο υπολογισμό των ταμειακών ροών.

6.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) Η Airport Marketing Services αυτοπροσδιορίζεται ως θυγατρική της Ryanair, η οποία εξυπηρετεί έναν πραγματικό οικονομικό σκοπό και δημιουργήθηκε για να αφοσιωθεί σε μια δραστηριότητα που δεν αποτελεί μέρος της βασικής επιχειρηματικής δραστηριότητας της Ryanair. Χρησιμοποιείται από τη Ryanair ως μεσάζων για την πώληση διαφημιστικών χώρων στον ιστότοπό της. Κατ' αρχήν, οι συμβάσεις μάρκετινγκ της AMS με αερολιμένες αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συνάπτονται χωριστά από τις συμβάσεις της Ryanair με τους ίδιους αερολιμένες.
- (145) Η AMS δηλώνει ότι δεν είναι δικαιούχος κρατικής ενίσχυσης και ότι ο αερολιμένας στην επιχειρηματική του δραστηριότητα με την AMS ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η AMS ισχυρίζεται ότι ικανοποιείται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι στους συντελεστές τελών για διαφημιστικούς χώρους που διατίθενται από την AMS και την αντίστοιχη έκταση αυτών των διαφημιστικών χώρων δεν γίνεται διάκριση μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτικών διαφημιζομένων. Δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί ανταγωνίζονταν για να αποκτήσουν πρόσβαση στον περιορισμένο μόνο διαθέσιμο διαφημιστικό χώρο στο ryanair.com.
- (146) Η AMS δηλώνει ότι οι συμβάσεις μάρκετινγκ αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με τήρηση βασικών επιχειρηματικών αρχών, με εμπορική αξία στην τιμή αγοράς. Πολλοί αερολιμένες, και μάλιστα τόσο περιφερειακοί όσο και κομβικοί αερολιμένες, επέλεξαν, για την ενίσχυση της αναγνωρισιμότητας του εμπορικού σήματός τους, να δημοσιεύσουν διαφημίσεις στον ιστότοπο της Ryanair ή άλλον ιστότοπο. Από αυτήν τη μεγαλύτερη αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος, οι αερολιμένες θα μπορούσαν να επωφεληθούν με διάφορους τρόπους. Έτσι, αυτή η αναγνωρισιμότητα του εμπορικού σήματος μπορεί να προσελκύσει εισερχόμενους επιβάτες μέσω του ιστοτόπου της αεροπορικής εταιρείας, στον οποίο δημοσιεύεται η διαφήμιση του αερολιμένα. Οι επιβάτες που φθάνουν στον αερολιμένα δημιουργούν έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες, αφού οι επιβάτες από έξω δαπανούν σε έναν αερολιμένα πολύ περισσότερα χρήματα για αναμνηστικά, τοπικά προϊόντα, νοικοιαζόμενα αυτοκίνητα, εστιατόρια κ.ά. Αυτά τα έσοδα αποτελούν σχεδόν το ήμισυ των εσόδων των αερολιμένων από μη αεροπορικές δραστηριότητες.
- (147) Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τον AOC, διότι όταν η Ryanair άρχισε τη λειτουργία της με την αεροπορική σύνδεση Altenburg-Λονδίνο, ο αερολιμένας δεν παρουσίαζε ακόμη τακτική επιβατική κίνηση. Εκείνη την εποχή δεν είχαν ακόμη αναπτυχθεί δραστηριότητες μέσω των οποίων θα μπορούσαν να αποκτηθούν έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες. Σε αυτό το πλαίσιο, αποδίδεται ιδιαίτερα υψηλή βαρύτητα στις δραστηριότητες μάρκετινγκ, προκειμένου να αυξηθεί το ποσοστό των εισερχόμενων επιβατών ως προς τον συνολικό αριθμό επιβατών, για τον οποίο είχε δεσμευτεί η Ryanair και να προωθηθεί η συμπεριληψη μη αεροπορικών δραστηριοτήτων στον αερολιμένα.
- (148) Ο ιστότοπος της Ryanair παρουσιάζει ιδιαίτερα πολύτιμα χαρακτηριστικά από την πλευρά του μάρκετινγκ: Ο ιστότοπος της Ryanair είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς ταξιδιωτικούς ιστοτόπους στον κόσμο· το εμπορικό σήμα και ο ιστότοπος της Ryanair έχουν υψηλό βαθμό αναγνωρισιμότητας· με ποσοστό αναπήδησης (bounce rate) μόνο [...]*, το περιεχόμενο είναι ελκυστικό· η μέση διάρκεια μιας επίσκεψης στον ιστότοπο είναι εξαιρετικά μεγάλη και απευθύνεται στοχευμένα σε πιθανούς πελάτες του εκάστοτε αερολιμένα. Αυτά τα χαρακτηριστικά του ιστοτόπου αντικατοπτρίζονται στα τέλη μάρκετινγκ που κυκλοφορίας για τον AOC.
- (149) Η AMS δηλώνει ότι τα τέλη μάρκετινγκ της καθορίστηκαν με βάση την τιμή αγοράς. Η AMS δεν κάνει διάκριση των πελατών της μεταξύ αερολιμένων και επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε άλλους τομείς. Οι τιμές που υπολογίζει η AMS βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια και αναφέρονται με διαφάνεια στον ιστότοπό της ⁽⁵⁹⁾. Οι τιμές που υπολογίζει η AMS στον αερολιμένα αντιστοιχούν με τον τιμοκατάλογο της. Σύγκριση: Μια μονοσελιδή διαφήμιση του αερολιμένα στην εφημερίδα *Daily Telegraph* θα κόστιζε περίπου 2 385 000 ευρώ για διάρκεια 45 ημερών (46 000 GBP ανά ημέρα). Επιπλέον, οι διαφημιστικοί χώροι τους οποίους προσφέρει η AMS στον ιστότοπο της Ryanair είναι μονίμως ενσωματωμένοι, ενώ εκείνοι σε πολυάριθμους άλλους ιστοτόπους κατά κανόνα εμφανίζονται εκ περιτροπής.

⁽⁵⁷⁾ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κρατική ενίσχυση NN 72/05 — Γερμανία, αύξηση κεφαλαίου της BayernLB, σκέψεις 27-29.

⁽⁵⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2007, σχετικά με διαδικασία του άρθρου 82 της Συνθήκης ΕΚ (υπόθεση COMP/38.784 — Wanadoo España κατά Telefónica), σκέψεις 360 και 363.

⁽⁵⁹⁾ www.airportmarketingservices.com.

- (150) Η διετής διάρκεια της παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο της σύμβασης μάρκετινγκ με την AMS από το 2008 προέβλεπε ότι ο αερολιμένας κατέβαλε αμοιβή για τις υπηρεσίες μάρκετινγκ, η οποία βασιζόταν στον αριθμό των προβολών σελίδων το 2007. Και η σύμβαση μάρκετινγκ του 2010 βασίστηκε κατά τον ίδιο τρόπο σε παραδοχές σχετικά με τον αριθμό των προβολών σελίδων το 2009. Τα διαθέσιμα στοιχεία από το παρελθόν δείχνουν ότι κατά τα τελευταία έτη αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των προβολών στον ιστότοπο της Ryanair.
- (151) Η AMS καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρξε δικαιούχος κρατικής ενίσχυσης και ότι η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH στην επιχειρηματική της δραστηριότητα με την AMS ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

6.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ LUFTHANSA

- (152) Η Lufthansa παρατηρεί ότι στους ετήσιους λογαριασμούς της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για το 2010 και το 2011 εμφανίζονται ετήσιες ζημιές ύψους 567 000 ευρώ και 437 000 ευρώ αντίστοιχα. Αυτό καταδεικνύει ότι η επιχείρηση, παρά τη δημόσια στήριξη, εξακολουθεί να μην αποφέρει κέρδη. Σύμφωνα με τη δήλωση της Lufthansa, οι ετήσιες εισφορές των εταιρών πραγματοποιούνται σε δύο διαφορετικές μορφές.
- α) Στον προϋπολογισμό της περιφέρειας Altenburger Land για το 2014 αναφέρεται ότι η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH σύμφωνα με το άρθρο 24 της εταιρικής σύμβασης λάμβανε πρόσθετες εισφορές ύψους 228 000 ευρώ ετησίως.
- β) Επιπλέον, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH μεταξύ του 2009 και του 2011 λάμβανε μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις ύψους 2 406 000 ευρώ. Όπως προκύπτει από τους ετήσιους λογαριασμούς, αυτές οι επιχορηγήσεις εξασφαλίζουν τη φερεγγυότητα της επιχείρησης. Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό της περιφέρειας Altenburger Land, αυτές οι επιχορηγήσεις παρέχονται και το 2014 (350 000 ευρώ για το 2014). Συνολικά, οι επιχορηγήσεις και οι εισφορές των εταιρών ανήλθαν σε 409 000 ευρώ το 2014 και 174 000 ευρώ το 2013.
- (153) Όσον αφορά τους τρέχοντες ελέγχους, η Lufthansa παρατηρεί ότι οι υποδομές, όπως έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση με τη Ryanair, προφανώς δημιουργήθηκαν αποκλειστικά για τη Ryanair. Η Lufthansa δηλώνει ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε ενεργήσει με αυτόν τον τρόπο μόνο εάν η Ryanair είχε δεσμευτεί σε αντάλλαγμα να εξυπηρετήσει τον αερολιμένα για έναν συγκεκριμένο αριθμό ετών.
- (154) Η Lufthansa ισχυρίζεται επίσης ότι η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH λάμβανε κρατικές ενισχύσεις διάσωσης μεταξύ του 2003 και του 2011, διότι τα αερολιμενικά τέλη δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων. Η Lufthansa ορίζει την εταιρεία ως «προβληματική επιχείρηση» κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων⁽⁶⁰⁾, όπου κατά συνέπεια αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές δεν τηρήθηκαν, αφού η ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε. Ως εκ τούτου, αυτή η ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.
- (155) Όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη και τη στήριξη μάρκετινγκ, η Lufthansa παρατηρεί ότι στη Ryanair παρασχέθηκαν σημαντικές ενισχύσεις με τη μορφή ευνοϊκών τελών και υποστήριξης μάρκετινγκ. Η Lufthansa ισχυρίζεται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα είναι ασυμβίβαστα με την κοινή αγορά, αφού δεν μπόρεσαν να εφαρμοστούν τα κριτήρια συμβατότητας των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, διότι δεν ισχύουν σε περιπτώσεις κατά τις οποίες παρέχεται διαρκής και μόνιμη ενίσχυση στην εκμετάλλευση. Ούτε οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 μπορούσαν να εφαρμοστούν, διότι αφορούσαν μόνο ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, οι οποίες είτε κοινοποιήθηκαν είτε χορηγήθηκαν μετά την έναρξη ισχύος αυτών των κατευθυντήριων γραμμών. Αλλά ακόμη και αν μπορούσαν να εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, δεν θα πληρούνταν τα κριτήρια για τη συμβατότητα των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών σε αεροπορικές εταιρείες.

6.4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN

- (156) Όσον αφορά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften («BDF») δεν συμφωνεί με την εφαρμογή αυτών των κατευθυντήριων γραμμών σε μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση στην εκμετάλλευση που χορηγήθηκε πριν από τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών, διότι αυτό αντίκειται στον στόχο της πρόληψης των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και της δημιουργίας ίσων όρων ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Σύμφωνα με την BDF, μια τέτοια εφαρμογή θα αποτελούσε πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις που ενεργούσαν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που ίσχυαν πριν από την 4η Απριλίου 2014. Κατά τη γνώμη της BDF, με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 νομοποιείται αναδρομικά η παράνομη συμπεριφορά. Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών για τη Ryanair και η επενδυτική ενίσχυση για τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH θα πρέπει να εκτιμηθούν ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση βάσει της εφαρμοστέας νομοθεσίας κατά την καθοριστική χρονική περίοδο.

⁽⁶⁰⁾ EE C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**7.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR**

- (157) Όσον αφορά την έκθεση της επιχείρησης παροχής συμβουλών, η Γερμανία διαπιστώνει ότι η έκθεση υποδηλώνει πιθανή εξυπηρέτηση του AOC από τη Germanwings. Ωστόσο, η Γερμανία επιβεβαιώνει ότι η Germanwings ποτέ δεν εξυπηρέτησε αυτόν τον αερολιμένα.
- (158) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Ryanair, η Γερμανία δηλώνει ότι οι αρχές του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας δεν είχαν συμμετάσχει στις διαπραγματεύσεις μεταξύ του αερολιμένα και της Ryanair ή της AMS σχετικά με τη σύναψη των συμβάσεων.
- (159) Όσον αφορά τις εμπορικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ryanair και της AOC, η Γερμανία παρέχει ευρεία στήριξη για τη στάση της Ryanair, σύμφωνα με την οποία αυτές οι συμβάσεις μάρκετινγκ συμμορφώνονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν περιέχουν κρατική ενίσχυση. Η Γερμανία συμφωνεί ιδίως με το συμπέρασμα της τελευταίας έκθεσης της επιχείρησης παροχής συμβουλών, το οποίο υπερβλήθη από τη Ryanair στις 20 Δεκεμβρίου 2013, και δηλώνει ότι οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν στην AMS ή τη Ryanair για την υπηρεσία που παρασχέθηκε στο πλαίσιο μιας συνήθους σύμβασης παροχής υπηρεσιών σε επιχειρηματική υπόθεση ήταν οι ενδεδειγμένες.

7.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ LUFTHANSA

- (160) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις της Lufthansa δεν προσφέρουν νέες γνώσεις για τους τρέχοντες ελέγχους και ότι η Επιτροπή ήδη διαθέτει όλες τις καθοριστικές πληροφορίες σε αυτήν την υπόθεση.
- (161) Η Γερμανία απορρίπτει ορισμένες εξηγήσεις της Lufthansa. Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, είναι λανθασμένες.
- α) Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, ο AOC δεν κατασκευάστηκε και δεν λειτουργεί αποκλειστικά για την Ryanair. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία παραπέμπει στις παρατηρήσεις της και στο μακροπρόθεσμο επενδυτικό πρόγραμμα για τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
- β) Η Γερμανία τονίζει επίσης ότι οι υποδομές είναι ανοικτές για χρήση στον καθένα, χωρίς διακρίσεις. Από το 2001, η Air Berlin και η Air Omega χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα.
- γ) Τα αποτελέσματα της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH βελτιώθηκαν μέσω των συμβάσεων με τη Ryanair. Ως εκ τούτου, ακόμη και ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε συνάψει αυτές τις συμβάσεις.
- δ) Αποφάσεις τέτοιου είδους είναι συνήθεις για επιχειρήσεις, όπως η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Για παράδειγμα, το 2008 και το 2009 ελέγχθηκε επίσης κατά πόσον μια επιχείρηση εκπαίδευσης πιλότων θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τον AOC. Ωστόσο, η σύμβαση δεν υλοποιήθηκε, διότι οι απαιτήσεις της επιχείρησης για τις υποδομές δεν μπόρεσαν να ικανοποιηθούν κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Ένα ακόμη παράδειγμα είναι ότι τον Δεκέμβριο του 2010 αποφασίστηκε να μην συναφθούν νέες συμβάσεις με τη Ryanair.
- ε) Βάσει της μελέτης της KE-Consult, το επιχειρηματικό μοντέλο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH μετέβη στη γενική αεροπορία. Με αυτόν τον τρόπο μειώθηκε το ποσό των απαιτούμενων δημόσιων επιχορηγήσεων.
- (162) Η Γερμανία δηλώνει επιπλέον ότι, λόγω του γεγονότος ότι το εποπτικό συμβούλιο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH αποφάσισε τον Δεκέμβριο του 2013 τη συμμετοχή ενός ιδιώτη επενδυτή, οι δημόσιες επιχορηγήσεις μπόρεσαν να μειωθούν περαιτέρω. Λόγω του νέου προσανατολισμού του αερολιμένα, ο οποίος δεν θα εξυπηρετείται πλέον από ναυλωμένες ή τακτικές πτήσεις, ο AOC θα έπρεπε επίσης σύντομα να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (163) Η Γερμανία προβάλλει το επιχείρημα ότι ο AOC, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, ανήκει στην κατηγορία αερολιμένων Δ, με 150 000 επιβάτες ετησίως κατ' ανώτατο όριο. Ως εκ τούτου, ο αερολιμένας είναι πολύ μικρός για ανταγωνισμό με άλλους αερολιμένες, πόσο μάλλον για στρέβλωση του ανταγωνισμού. Συνεπώς, δεν υφίσταται επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Η Γερμανία απορρίπτει τους ισχυρισμούς της Lufthansa όσον αφορά την εικαζόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Ryanair. Η Γερμανία απορρίπτει επίσης τον ισχυρισμό ότι χορηγήθηκαν εικαζόμενες ενισχύσεις στη Ryanair, μέσω αερολιμενικών τελών και στήριξης μάρκετινγκ, και παραπέμπει σχετικά στις προηγούμενες παρατηρήσεις της.
- (164) Τέλος, η Γερμανία αναφέρεται σε ένα δελτίο τύπου της Επιτροπής της 19ης Ιανουαρίου 2005⁽⁶¹⁾, το οποίο επιβεβαιώνει ότι ένα πρόγραμμα ενίσχυσης για την κατασκευή και την ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων σε διαρθρωτικά και οικονομικά αδύναμες περιφέρειες είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

⁽⁶¹⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR

8. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

8.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (165) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ «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 κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (166) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Συνεπώς, προκειμένου να μπορέσει να διαπιστωθεί κατά πόσον τα επίμαχα μέτρα συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:
- να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·
 - να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής·
 - να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και
 - να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Έννοια της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (167) Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσον η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Στον ορισμό της επιχείρησης εμπίπτει κάθε μονάδα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς, τις ιδιοκτησιακές σχέσεις και τον τρόπο χρηματοδοτήσεώς της. ⁽⁶²⁾ Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ⁽⁶³⁾.
- (168) Στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση Leipzig-Halle airport, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση αερολιμένα για εμπορικούς σκοπούς και η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες. ⁽⁶⁴⁾ Αφής στιγμής ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομική δραστηριότητα μέσω της προσφοράς αερολιμενικών υπηρεσιών έναντι αποζημίωσης, αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδοτήσεώς του. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της σύμβασης για τις κρατικές ενισχύσεις μπορούν να εφαρμοστούν στα πλεονεκτήματα που παρέχονται στον αντίστοιχο φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα από το κράτος ή με κρατικούς πόρους. ⁽⁶⁵⁾
- (169) Όσον αφορά τη χρονική στιγμή κατά την οποία η κατασκευή και η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα καθίσταται οικονομική δραστηριότητα, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η σταδιακή ανάπτυξη δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων καθιστά αδύνατο τον προσδιορισμό συγκεκριμένης ημερομηνίας. Ωστόσο, τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια έχουν αναγνωρίσει τις εξελίξεις στη φύση των δραστηριοτήτων των αερολιμένων. Όσον αφορά τον αερολιμένα Λειψίας/Halle, το Δικαστήριο ανέφερε ότι από το 2000 και μετά δεν θα μπορεί πλέον να αποκλειστεί η εφαρμογή των κρατικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στη χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών. Ως εκ τούτου, η κατασκευή και η εκμετάλλευση των υποδομών του αερολιμένα από την ημερομηνία της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris (12 Δεκεμβρίου 2000) και μετά πρέπει να θεωρηθεί οικονομική δραστηριότητα.
- (170) Σύμφωνα με την εκτίμηση των αιτιολογικών σκέψεων 168 και 169, η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Ο ανταγωνισμός λαμβάνει χώρα αφενός μεταξύ των αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατών και φορτίου) και αφετέρου μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την ανάθεση της εκμετάλλευσης ενός συγκεκριμένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και τις αεροπορικές εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων, αερολιμένες που δεν βρίσκονται στην ίδια περιοχή κάλυψης, ούτε καν στο ίδιο κράτος μέλος, ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.

⁽⁶²⁾ Υπόθεση C-35/96 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1998, I-3851· υπόθεση C-41/90 Höfner και Elser, Συλλογή 1991, I-1979· υπόθεση C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Συλλογή 1995, I-4013· υπόθεση C-55/96 Job Centre, Συλλογή 1997, I-7119.

⁽⁶³⁾ Υπόθεση 118/85 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1987, 2599· υπόθεση 35/96 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1998, I-3851.

⁽⁶⁴⁾ Απόφαση στην υπόθεση Leipzig/Halle, ιδίως σκέψεις 93-94· επιβεβαιώθηκε με την υπόθεση C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής, 2012, δεν έχει δημοσιευθεί στη Συλλογή· βλέπε επίσης υπόθεση T-128/89 Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, II-3929, που επιβεβαιώθηκε με την υπόθεση C-82/01P Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, I-9297 και υπόθεση T-196/04 Ryanair κατά Επιτροπής (εφεξής «απόφαση Charleroi»), Συλλογή 2008, II-3-643.

⁽⁶⁵⁾ Υποθέσεις C-159/91 και C-160/91 Poucet κατά AGV και Pistre κατά Cancave, Συλλογή 1993, I-637.

- (171) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι αερολιμενικές υποδομές του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, τις οποίες αφορά αυτή η απόφαση, πρέπει να λειτουργούν βάσει εμπορικών κριτηρίων. Επειδή ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα επιβάλλει στους χρήστες τέλη για τη χρήση αυτών των υποδομών, αυτές είναι οικονομικά αξιοποιήσιμες. Κατά συνέπεια, η μονάδα που αξιοποιεί αυτές τις υποδομές αποτελεί επιχείρηση για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Δημόσια αρμοδιότητα

- (172) Δεν έχουν κατ' ανάγκη οικονομικό χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα ⁽⁶⁶⁾. Το Δικαστήριο ⁽⁶⁷⁾ ανέφερε ότι οι δραστηριότητες για τις οποίες αρμόδιο είναι συνήθως το κράτος κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας του ως δημόσια αρχή δεν είναι οικονομικής φύσεως και δεν επιπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για την κρατική ενίσχυση. Στις δραστηριότητες αυτού του είδους συγκαταλέγονται, για παράδειγμα, η αποτροπή των κινδύνων, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνομία, τα τελωνεία κ.λπ. Η χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων περιορίζεται αυστηρά στην αποζημίωση του κόστους που προκύπτει και δεν επιτρέπεται η χρήση για τη χρηματοδότηση άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων. ⁽⁶⁸⁾
- (173) Ως εκ τούτου, η χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που επιπίπτουν στον τομέα της δημόσιας αρμοδιότητας ή υποδομών που συνδέονται άμεσα με αυτές τις δραστηριότητες σε γενικές γραμμές δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. ⁽⁶⁹⁾ Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνομία, τα τελωνεία, η πυροσβεστική υπηρεσία, οι δραστηριότητες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, καθώς και οι επενδύσεις για τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων, σε γενικές γραμμές θεωρούνται μη οικονομικές δραστηριότητες. ⁽⁷⁰⁾
- (174) Η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται υποχρεωτικά με την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας δεν χρειάζεται να οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων. Στην πραγματικότητα, η πάγια νομολογία προβλέπει ότι υπάρχει πλεονέκτημα όταν δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνοδεύει τις οικονομικές δραστηριότητές τους. ⁽⁷¹⁾ Άρα, εάν σε μια ορισμένη έννομη τάξη συνηθίζεται αεροπορικές εταιρείες ή φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων να βαρύνονται με το κόστος συγκεκριμένων υπηρεσιών, ενώ κάποιες αεροπορικές εταιρείες ή φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες κατ' εντολή των ίδιων δημόσιων αρχών δεν χρειάζεται να βαρύνονται με αυτό το κόστος, τότε οι παραπάνω εταιρείες ή φορείς απολαμβάνουν πλεονέκτημα επίσης αν οι εν λόγω υπηρεσίες θεωρούνται από μόνες τους μη οικονομικές δραστηριότητες. Για τον λόγο αυτό, απαιτείται ανάλυση του νομικού πλαισίου που ισχύει για τον φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένων, για να μπορέσει να εκτιμηθεί κατά πόσον οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή οι αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με αυτό το νομικό πλαίσιο πρέπει να καλύπτουν το κόστος για την άσκηση δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι από μόνες τους μη οικονομικής φύσεως, αλλά αποτελούν μέρος της άσκησης των οικονομικών δραστηριοτήτων.
- (175) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι αναφερόμενες στην αιτιολογική σκέψη 71 δημόσιες επιχορηγήσεις για επενδύσεις σε υποδομές συνδέονται αποκλειστικά με μη οικονομικές δραστηριότητες. Η Γερμανία συγκαταλέγει σε αυτές τις μη οικονομικές δραστηριότητες τις επενδύσεις ασφαλείας και τις επενδύσεις για τη δημόσια αποτροπή των κινδύνων και την ασφάλεια της αεροπορίας. Η Γερμανία επισημαίνει, ειδικότερα, ότι τα καθήκοντα αποτροπής των κινδύνων και τα αστυνομικά καθήκοντα, τα μέτρα πυροπροστασίας, η δημόσια ασφάλεια, η ασφάλεια λειτουργίας, η μετεωρολογική υπηρεσία και ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας αποτελούν μέρος του τομέα της δημόσιας αρμοδιότητας.
- (176) Το καθοριστικό νομικό πλαίσιο στη Γερμανία ορίζεται κυρίως από το άρθρο 8 του νόμου περί ασφαλείας της αεροπορίας, ο οποίος ρυθμίζει τα μέτρα ασφαλείας των αερολιμένων, και το άρθρο 27 στοιχείο γ) σημείο 2 του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος ρυθμίζει μέτρα για την κατοχύρωση της προστασίας της λειτουργίας, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.
- (177) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 8 του νόμου περί ασφαλείας της αεροπορίας, τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 27 στοιχείο γ) σημείο 2 του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας, η μετεωρολογική υπηρεσία και η πυροσβεστική υπηρεσία μπορούν να θεωρηθούν δραστηριότητες που επιπίπτουν στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων.

⁽⁶⁶⁾ Υπόθεση C-364/92, SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, I-43.

⁽⁶⁷⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, αριθ. N 309/2002, αεροπορική ασφάλεια — αντιστάθμιση του κόστους μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

⁽⁶⁸⁾ Υπόθεση C-343/95, Calì & Figli κατά Servizi Ecologici Porto di Genova, Συλλογή 1997, I-1547· απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, αριθ. N 309/2002· απόφαση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2002, αριθ. N 438/2002, επιχορηγήσεις προς τις λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών.

⁽⁶⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003, αριθ. N 309/2002.

⁽⁷⁰⁾ Βλέπε, ειδικότερα, υπόθεση C-364/92, SAT κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, I-43, σκέψη 30 και υπόθεση C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, Συλλογή 2009, σ. I-2207, σκέψη 71.

⁽⁷¹⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, την υπόθεση C-172/03, Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck, Συλλογή 2005, I-1627, σκέψη 36, και τη νομολογία που παρατίθεται.

- (178) Ωστόσο, όσον αφορά τα μέτρα που σχετίζονται αποκλειστικά με την ασφάλεια λειτουργίας, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η κατοχύρωση της ασφαλούς λειτουργίας στον αερολιμένα αποτελεί απολύτως κανονικό μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της εκμετάλλευσης ενός αερολιμένα. ⁽⁷²⁾ Με την επιφύλαξη μιας πιο λεπτομερούς εξέτασης των επιμέρους δραστηριοτήτων και κόστους, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα που είναι σχεδιασμένα για την κατοχύρωση της ασφαλούς λειτουργίας στον αερολιμένα δεν αποτελούν δραστηριότητες που υπάγονται στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων. Κάθε επιχείρηση που επιθυμεί να εκμεταλλευτεί έναν αερολιμένα πρέπει να κατοχυρώσει την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, για παράδειγμα, του διαδρόμου και των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών.
- (179) Όσον αφορά την πυροπροστασία, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αποζημίωση εξόδων υπόκειται στις περιφερειακές αρμοδιότητες και ότι αυτά τα έξοδα αποζημιώνονται συνήθως από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές. Η αποζημίωση αυτών των εξόδων περιορίζεται στην έκταση που είναι αναγκαία για την κάλυψη των σχετικών εξόδων.
- (180) Όσον αφορά τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και τα μέτρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, στο άρθρο 27 στοιχείο δ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας προβλέπεται ότι τα έξοδα που σχετίζονται με τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 27 στοιχείο γ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας καλύπτονται από το κράτος σε μια σειρά από συγκεκριμένους αερολιμένες. Οι αερολιμένες μπορούν να λάβουν ελάφρυνση του κόστους ως «αναγνωρισμένοι αερολιμένες» σύμφωνα με το άρθρο 27 στοιχείο δ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, για λόγους ασφαλείας και προς το συμφέρον της πολιτικής μεταφορών, έχει αναγνωρίσει την ανάγκη για υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και μέτρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ⁽⁷³⁾. Οι γερμανικοί αερολιμένες που δεν διαθέτουν τέτοια αναγνώριση δεν έχουν δικαίωμα σε ελάφρυνση του κόστους, σύμφωνα με το άρθρο 27 στοιχείο δ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας και, κατά συνέπεια, πρέπει καταρχήν να καλύπτουν οι ίδιοι το κόστος που συνδέεται με τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 27 στοιχείο γ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας. Τα εν λόγω έξοδα αποτελούν μέρος της εκμετάλλευσης των αερολιμένων. Επειδή ορισμένοι αερολιμένες πρέπει να καλύπτουν οι ίδιοι αυτά τα έξοδα, όχι όμως άλλοι, θα μπορούσε επίσης να χορηγηθεί πλεονέκτημα στους τελευταίους, εφόσον τα μέτρα παρακολούθησης και ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να θεωρηθούν μη οικονομικά μέτρα. Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο AOC δεν ανήκει στους αερολιμένες που υπάγονται στο άρθρο 27 στοιχείο δ) του εν λόγω νόμου και διαπιστώνει ότι οι επενδύσεις που συνδέονται με τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα μέτρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη ως έξοδα που υπάγονται στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων.
- (181) Όσον αφορά τα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 8 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας, φαίνεται ότι η Γερμανία θεωρεί ότι όλες οι δαπάνες που αφορούν τα προβλεπόμενα σε αυτό μέτρα μπορεί να βαρύνουν τις αντίστοιχες δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή σημειώνει, ωστόσο, ότι σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας, μπορούν να επιστρέφονται μόνο τα έξοδα για τη διάθεση και τη συντήρηση των χώρων και επιφανειών που απαιτούνται για την εφαρμογή των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας. Όλες οι άλλες δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Κατά συνέπεια, στον βαθμό που η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH απάλλαξε την επιχείρηση από έξοδα, τα οποία θα έπρεπε να καλύψει σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας, αυτή η δημόσια χρηματοδότηση δεν εξαιρέθηκε από έναν ακριβή έλεγχο σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (182) Τέλος, η Επιτροπή, ενόψει των επενδύσεων σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των ετών 2000 και 2011 και των λειτουργικών δαπανών που προέκυψαν, αποδέχεται ότι οι δαπάνες που σχετίζονται άμεσα με την πυροπροστασία και την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών είναι επιλέξιμες ως δαπάνες του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων, εφόσον η επιστροφή αυτών των εξόδων περιορίζεται στην απολύτως απαραίτητη για την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων. Όσον αφορά τις επενδύσεις και τις λειτουργικές δαπάνες σε σχέση με τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι μόνο τα έξοδα για τα οποία ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα έχει αξίωση επιστροφής, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του νόμου περί ασφάλειας της αεροπορίας, είναι επιλέξιμα ως έξοδα του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων.
- (183) Όσον αφορά τις επενδύσεις που συνδέονται με τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα μέτρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27 στοιχείο γ) του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι ο AOC δεν συγκαταλέγεται στους αερολιμένες που υπάγονται στο άρθρο 27 στοιχείο δ) αυτού του νόμου, διαπιστώνει ότι οι επενδύσεις και οι λειτουργικές δαπάνες σε σχέση με τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα μέτρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι επιλέξιμα ως έξοδα του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων. Τέλος, οι επενδύσεις και οι λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με την εξασφάλιση της επιχειρησιακής ασφάλειας του αερολιμένα δεν είναι επιλέξιμες ως έξοδα του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων. Αυτό σημαίνει ειδικότερα ότι οι επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του διαδρόμου καθώς και η εγκατάσταση φάρων αερολιμένα κ.λπ. δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπαγόμενες στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων.

⁽⁷²⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Φεβρουαρίου 2014 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA. 35847 (2012/N) — Τσεχική Δημοκρατία — Αερολιμένας Ostrava, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 16.

⁽⁷³⁾ Άρθρο 27 στοιχείο δ σημείο 1 του νόμου περί εναέριας κυκλοφορίας: «οι υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι απαραίτητες εγκαταστάσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας διατηρούνται στους αερολιμένες, στους οποίους το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Αστικής Ανάπτυξης αναγνωρίζει την ανάγκη, για λόγους ασφαλείας και προς το συμφέρον της πολιτικής μεταφορών».

- (184) Ανεξάρτητα από τον νομικό χαρακτηρισμό αυτών των δαπανών ως υπαγόμενων στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων ή όχι, απεδείχθη ότι αυτές οι δαπάνες πρέπει να καλύπτονται σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Άρα, εάν το κράτος πλήρωνε αυτά τα έξοδα, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα απαλλασσόταν από τα έξοδα που θα τον βάρυναν κανονικά.
- (185) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δημόσιοι πόροι που χορηγήθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων σε υποδομές και λειτουργικές ζημιές απαλλάσσει την επιχείρηση από τα έξοδα που συνοδεύουν τις οικονομικές δραστηριότητές της. Από αυτό εξαιρούνται τα έξοδα του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183. Ως εκ τούτου, η δημοσιευμένη στον πίνακα 7 χρηματοδότηση του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας για την κάλυψη του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών ελέγχου αερολιμένα, σε αντίθεση με την άποψη της Γερμανίας, δεν μπορεί να θεωρηθεί δραστηριότητα του τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων. Ομοίως, ένα μέρος των δημοσιευμένων στον πίνακα 3 επενδύσεων σε υποδομές, σε αντίθεση με την άποψη της Γερμανίας, δεν υπάγεται στον τομέα των δημοσίων αρμοδιοτήτων. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του διαδρόμου.

8.1.1. Μέτρο 1: Χρηματοδότηση επενδύσεων σε υποδομές κατά τα έτη 2000- 2011

Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (186) Για κρατική ενίσχυση πρόκειται πάντοτε όταν το ίδιο το κράτος ή ένας ενδιάμεσος φορέας που ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν ανατεθεί παρέχει πλεονέκτημα από κρατικούς πόρους ⁽⁷⁴⁾. Σε πόρους των τοπικών αρχών ισχύει το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ για τους κρατικούς πόρους ⁽⁷⁵⁾.
- (187) Στην παρούσα υπόθεση, οι επιχορηγήσεις που δόθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για την κάλυψη των επενδύσεων σε υποδομές χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό δημόσιων ιδρυμάτων, δηλαδή των δημόσιων εταιρών ⁽⁷⁶⁾, του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας ή άλλων δημόσιων οργανισμών, καθώς και περιφερειακών και τοπικών αρχών. Κατά συνέπεια, οι επιχορηγήσεις περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και είναι επίσης καταλογιστέες στο κράτος.

Οικονομικό πλεονέκτημα

- (188) Για την εξέταση του ερωτήματος κατά πόσον μια επιχείρηση απόκτησε οικονομικό πλεονέκτημα που προκλήθηκε από τη χορήγηση οικονομικών πόρων υπό ευνοϊκούς όρους, η Επιτροπή εφαρμόζει το κριτήριο του «ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς». Σύμφωνα με αυτήν την αρχή, η χρηματοδότηση που τίθεται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς δεν χαρακτηρίζονται ως κρατικές ενισχύσεις ⁽⁷⁷⁾.
- (189) Στην παρούσα υπόθεση η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει κατά πόσον οι όροι των δημόσιων επιχορηγήσεων που δόθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH παρέχουν στην επιχείρηση οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε λάβει ο δικαιούχος υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.
- (190) Οι δημόσιες επιχορηγήσεις για το εν προκειμένω μέτρο δόθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH «δωρεάν», χωρίς τόκους ή υποχρεώσεις αποπληρωμής ⁽⁷⁸⁾. Κατά συνέπεια, οι επιχορηγήσεις που δόθηκαν από τις γερμανικές αρχές στις επενδύσεις σε υποδομές απάλλαξαν την επιχείρηση από το βάρος να πρέπει να χρηματοδοτήσει τις υποδομές εξ ολοκλήρου η ίδια, είτε μέσω τραπεζικών δανείων είτε από τα ίδια κεφάλαια. Ως εκ τούτου, αυτές οι επιχορηγήσεις παρέχουν στον αερολιμένα οικονομικό πλεονέκτημα.

Επιλεκτικότητα

- (191) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ επιβάλλει, για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, να συνιστά ευνοϊκή μεταχείριση «ορισμένων[...] επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι επιχορηγήσεις για τις επενδύσεις σε υποδομές καταβλήθηκαν μόνο στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Επομένως, οι εν λόγω επιχορηγήσεις αποτελούν επιλεκτικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

⁽⁷⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής (εφεξής: «Stardust Marine»), Συλλογή 2002, I-4397.

⁽⁷⁵⁾ Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 108.

⁽⁷⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 10.

⁽⁷⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ και του άρθρου 5 της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ της Επιτροπής για τις δημόσιες επιχειρήσεις μεταποίησης (EE C 307 της 13.11.1993, σ. 3), σκέψη 11. Αυτή η ανακοίνωση ασχολείται με τη μεταποιητική βιομηχανία, αλλά μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και σε άλλους κλάδους. Βλέπε επίσης υπόθεση T-16/96, Cityflyer Συλλογή 1998, II-757, σκέψη 51.

⁽⁷⁸⁾ Αποπληρωμές πραγματοποιήθηκαν μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν η σχετική δημόσια επιχορήγηση δεν χρησιμοποιήθηκε εξ ολοκλήρου για την επένδυση, για την οποία προοριζόταν.

Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο εμπόριο

- (192) Εφόσον η ενίσχυση που χορήγησε ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες, ανταγωνιστικές στην εσωτερική αγορά επιχειρήσεις, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι τελευταίες επηρεάστηκαν αρνητικά από την εν λόγω ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία ⁽⁷⁹⁾, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό, αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (193) Όπως έχει αναφερθεί, η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα και μεταξύ των αερολιμένων υπάρχει ανταγωνισμός για την προσέλκυση επιβατών και αεροπορικών εταιρειών. Η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό. Το οικονομικό πλεονέκτημα που λαμβάνεται ενισχύει τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της στην ευρωπαϊκή αγορά αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (194) Ως εκ τούτου, η δημόσια χρηματοδότηση που εξετάζεται εδώ νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, έχουν συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Συμπέρασμα

- (195) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επιχορηγήσεις των γερμανικών περιφερειακών και τοπικών αρχών που δόθηκαν στις επενδύσεις σε υποδομές του ΑΟΚ κατά την περίοδο μετά τη 12η Δεκεμβρίου 2000 είναι κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.1.2. Μέτρο 2: Χρηματοδότηση των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH κατά τα έτη 2000-2011

Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (196) Για κρατική ενίσχυση πρόκειται πάντοτε όταν το ίδιο το κράτος ή ένας ενδιάμεσος φορέας που ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν ανατεθεί παρέχει πλεονέκτημα από κρατικούς πόρους ⁽⁸⁰⁾. Σε πόρους των τοπικών αρχών ισχύει το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ για τους κρατικούς πόρους ⁽⁸¹⁾.
- (197) Στην παρούσα υπόθεση, οι επιχορηγήσεις που δόθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό δημόσιων ιδρυμάτων, δηλαδή των δημόσιων εταιριών ⁽⁸²⁾, του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας ή άλλων δημόσιων οργανισμών, καθώς και περιφερειακών και τοπικών αρχών. Κατά συνέπεια, οι επιχορηγήσεις περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και είναι επίσης καταλογιστέες στο κράτος.

Οικονομικό πλεονέκτημα

- (198) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή ελλείψει κρατικής παρέμβασης. ⁽⁸³⁾ Καθοριστική είναι μόνο η επίπτωση του μέτρου στην επιχείρηση, όχι όμως η αιτία ή ο σκοπός της κρατικής παρέμβασης ⁽⁸⁴⁾. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης, ενέχεται πλεονέκτημα.
- (199) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επιπλέον ότι «τα κεφάλαια που τίνονται 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» ⁽⁸⁵⁾. Η Επιτροπή, για να μπορεί να διαπιστώσει στην προκειμένη περίπτωση κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH παρέχει πλεονέκτημα στην επιχείρηση, το οποίο δεν θα είχε λάβει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, πρέπει να συγκρίνει τη συμπεριφορά των δημόσιων αρχών που πραγματοποιούν την εισφορά κεφαλαίου με τη συμπεριφορά ενός οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς που καθοδηγείται από μακροπρόθεσμες προοπτικές κερδοφορίας ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁷⁹⁾ Υπόθεση T-214/95 Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, II-717.

⁽⁸⁰⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής (εφεξής: «Stardust Marine»), Συλλογή 2002, I-4397.

⁽⁸¹⁾ Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 108.

⁽⁸²⁾ Βλέπε υποσημείωση 10.

⁽⁸³⁾ Υπόθεση C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) και λοιποί κατά La Poste και λοιπών από το έτος 1996, Συλλογή I-3547, σκέψη 60, και υπόθεση C-342/96 Βασιλείο της Ισπανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41.

⁽⁸⁴⁾ Υπόθεση 173/73, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1974, σ. 709, σκέψη 13.

⁽⁸⁵⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 69.

⁽⁸⁶⁾ 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, II-3871, σκέψη 84.

- (200) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η επίπτωση των σχετικών δημόσιων επιχορηγήσεων πρέπει να εκτιμηθεί λαμβανομένων υπόψη των οικονομικών πλεονεκτημάτων που προσφέρθηκαν στην περιφέρεια συνολικά και ότι ο κύριος εταίρος της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, η περιφέρεια Altenburger Land, ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής υπό τις συνθήκες συνθήκες της αγοράς. Αν ληφθούν υπόψη τα πλεονεκτήματα για την περιφέρεια, σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας το όφελος για την περιφέρεια Altenburger Land ήταν μεγαλύτερο από τις επιχορηγήσεις που καταβλήθηκαν. Η Γερμανία αναγνωρίζει ακόμη και ότι οι εισφορές των εταιρών θα μπορούσαν να θεωρηθούν «χαμένες επιχορηγήσεις»⁽⁸⁷⁾ για τον αερολιμένα. Ωστόσο, κατά την εκτίμηση που βασίζεται στην αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη τα πιθανά πλεονεκτήματα για την περιφέρεια. Στην εκτίμηση δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, εφόσον το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το καθοριστικό ερώτημα κατά την εφαρμογή της αρχής του οικονομικού φορέα σε οικονομία της αγοράς είναι το κατά πόσον «υπό παρεμφερείς συνθήκες, ένας ιδιώτης εταίρος θα προέβανε σε αυτή τη στήριξη βασιζόμενος σε προβλέψιμες δυνατότητες κερδοφορίας, χωρίς καμιά συλλογιστική κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής»⁽⁸⁸⁾.
- (201) Στην προκειμένη περίπτωση ενίσχυσης, δόθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH δημόσιοι πόροι «δωρεάν», χωρίς τόκους ή υποχρεώσεις αποπληρωμής. Δημόσιοι οργανισμοί χορήγησαν στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα πόρους, χωρίς να απαιτήσουν από αυτόν αντιπαροχή και, κατά συνέπεια, τον απάλλαξαν από το βάρος να πρέπει να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου ο ίδιος μέσω τραπεζικών δανείων ή από τα ίδια κεφάλαια.
- (202) Οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου των εταιρών χρησιμοποιούνταν για την κάλυψη των ετήσιων ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Τελικά, οι ετήσιες εισφορές κεφαλαίου χρησιμοποιούνταν επίσης για την κάλυψη ενός μέρους των κανονικών λειτουργικών δαπανών του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, απάλλαξαν την επιχείρηση από οικονομική επιβάρυνση, την οποία θα έπρεπε κανονικά να φέρει. Η Γερμανία δεν εξήγησε γιατί ένας οικονομικός φορέας σε οικονομία της αγοράς θα εξακολουθούσε να παρέχει κεφάλαια σε μια επιχείρηση που παρουσιάζει πάντοτε ζημίες.
- (203) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ένας οικονομικός φορέας σε οικονομία της αγοράς δεν θα είχε αποφασίσει να καλύπτει κάθε χρόνο τις αυξανόμενες ζημιές της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Για τον λόγο αυτό, οι επιχορηγήσεις που παρασέδθηκαν από τις γερμανικές περιφερειακές αρχές και δημόσιους οργανισμούς για τις λειτουργικές ζημιές απάλλαξαν τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH από την επιβάρυνση λόγω της κάλυψης όλων των δικών της λειτουργικών ζημιών και της εξασφάλισαν οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνθήκες συνθήκες της αγοράς.

Επιλεκτικότητα

- (204) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ επιβάλλει, για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, να συνιστά ευνοϊκή μεταχείριση «ορισμένων[...] επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι επιχορηγήσεις για τις λειτουργικές ζημιές καταβλήθηκαν μόνο στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Επομένως, οι εν λόγω επιχορηγήσεις αποτελούν επιλεκτικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο εμπόριο

- (205) Εφόσον η ενίσχυση που χορήγησε ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες, ανταγωνιστικές στην εσωτερική αγορά επιχειρήσεις, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι τελευταίες επηρεάστηκαν αρνητικά από την εν λόγω ενίσχυση. Κατά πάγια νομολογία⁽⁸⁹⁾, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (206) Όπως έχει αναφερθεί, η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα και μεταξύ των αερολιμένων υπάρχει ανταγωνισμός για την προσέλκυση επιβατών και αεροπορικών εταιρειών. Για τον λόγο αυτό, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό. Το οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο λαμβάνει η επιχείρηση, ενισχύει τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της στην ευρωπαϊκή αγορά αερολιμενικών υπηρεσιών.
- (207) Ως εκ τούτου, η δημόσια χρηματοδότηση που εξετάζεται νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, έχουν συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Συμπέρασμα

- (208) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επιχορηγήσεις των γερμανικών περιφερειακών αρχών και δημόσιων οργανισμών που δόθηκαν για τις λειτουργικές ζημιές της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH μετά τη 12η Δεκεμβρίου 2000 αποτελούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

⁽⁸⁷⁾ «Χαμένες επιχορηγήσεις» — Βλέπε ανακοίνωση των γερμανικών αρχών της 30ής Μαρτίου 2012.

⁽⁸⁸⁾ Υπόθεση 40/85 Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, I-2321.

⁽⁸⁹⁾ Υπόθεση T-214/95 Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, II-717.

8.1.3. Μέτρο 3: Αερολιμενικά τέλη και πληρωμές στη Ryanair στο πλαίσιο των συμβάσεων για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ

- (209) Η Επιτροπή θα εξαιρέσει από την εξέταση την τελευταία σύμβαση μάρκετινγκ, η οποία συνήφθη την 21η Σεπτεμβρίου 2010 με την AMS, και τη «συμπληρωματική συμφωνία», διότι η χρηματοδότηση αυτών των συμβάσεων πραγματοποιήθηκε από ιδιωτικές περιφερειακές επιχειρήσεις που είχαν δεσμευτεί για τη διατήρηση της δραστηριότητας της Ryanair στον αερολιμένα ⁽⁹⁰⁾.

Έννοια της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (210) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι κανόνες για την κρατική ενίσχυση ισχύουν μόνο εάν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ορίσει κατ'επανάληψη την επιχείρηση ως κάθε μονάδα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς, τις ιδιοκτησιακές σχέσεις και τον τρόπο χρηματοδοτήσεώς της ⁽⁹¹⁾. Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ⁽⁹²⁾.
- (211) Η Ryanair προσφέρει στην αγορά υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών γραμμών για τη μεταφορά επιβατών. Ασκεί σαφώς οικονομική δραστηριότητα.
- (212) Η AMS είναι θυγατρική η οποία ελέγχεται κατά 100 % από τη Ryanair. Ως εκ τούτου, να θεωρηθεί ότι η Ryanair άσκησε αποφασιστική επιρροή στη συμπεριφορά της AMS. Επιπλέον, οι συμβάσεις μάρκετινγκ των ετών 2008 και 2010 υπογράφηκαν εξ'ονόματος της AMS από τον κ. Eddie Wilson, ο οποίος εκείνη την εποχή κατείχε διευθυντική θέση στην AMS και ταυτόχρονα διευθυντική θέση στη Ryanair ⁽⁹³⁾. Στην επίμαχη σύμβαση μάρκετινγκ δηλώνεται στο προοίμιο ότι «η AMS έχει την αποκλειστική άδεια να παρέχει υπηρεσίες μάρκετινγκ στον ταξιδιωτικό ιστότοπο www.ryanair.com, τον ιστότοπο της ιρλανδικής αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους Ryanair». Ως εκ τούτου, για τον σκοπό της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, η AMS και η Ryanair θεωρούνται ενιαία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Κρατικοί πόροι

- (213) Για κρατική ενίσχυση πρόκειται πάντοτε όταν το ίδιο το κράτος ή ένας ενδιάμεσος φορέας που ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν ανατεθεί παρέχει πλεονέκτημα από κρατικούς πόρους ⁽⁹⁴⁾. Σε πόρους των τοπικών αρχών ισχύει το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ για τους κρατικούς πόρους ⁽⁹⁵⁾.
- (214) Στην παρούσα υπόθεση, το κράτος άσκησε όλες τις σημαντικές στιγμές τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επί των πόρων που εξετάζονται σε αυτήν την υπόθεση. Από την εποχή όπου η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH συναψε επιχειρηματικές σχέσεις με τη Ryanair, ανήκε σε μια πλειοψηφία δημόσιων εταιρών. Αυτή τη στιγμή ανήκει εξ'ολοκλήρου σε δημόσιους εταίρους: όλοι οι εταίροι είτε είναι δημόσιες αρχές είτε ανήκουν εξ'ολοκλήρου στον δημόσιο τομέα και η ίδια η εταιρεία κατέχει το 32 % των μεριδίων της.
- (215) Συνεπώς, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι όλοι οι πόροι της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πρέπει να θεωρηθούν κρατικοί πόροι.

Δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο

- (216) Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι, ακόμη και αν το κράτος είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί κυρίαρχη επιρροή επί των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων της, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν μπορεί να γίνει αυτόματη δεκτή η πραγματική άσκηση αυτού του ελέγχου. Ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο. Ως εκ τούτου, το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του κράτους δεν αρκεί για να αποδώσει στο κράτος τα μέτρα αυτής της επιχείρησης, όπως η σύμβαση που συνήφθη μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair στις Μαρτίου 2003 και οι επόμενες συμβάσεις μάρκετινγκ ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁰⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 105.

⁽⁹¹⁾ Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE C 8 της 11.1.2012, σ. 4), μέρος 2.1, και τη συνδεόμενη νομολογία, ιδίως τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98 Ρανβόν και λοιποί, Συλλογή 2000, I-6451.

⁽⁹²⁾ Υπόθεση 118/85 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1987, 2599, σκέψη 7· υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1998 I-3851, σκέψη 36· Ρανβόν και λοιποί, σκέψη 75.

⁽⁹³⁾ Βλέπε <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, πρόσβαση στις 23 Ιουνίου 2014.

⁽⁹⁴⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής (εφεξής: «Stardust Marine»), Συλλογή 2002, I-4397.

⁽⁹⁵⁾ Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 108.

⁽⁹⁶⁾ Απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine, σκέψεις 52 και 57.

- (217) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ενδείξεις από τις οποίες μπορεί να προκύψει δυνατότητα καταλογισμού είναι ⁽⁹⁷⁾:
- α) το γεγονός ότι η εν λόγω επιχείρηση δεν μπορούσε να λάβει την επίμαχη απόφαση χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων φορέων·
 - β) το γεγονός ότι η επιχείρηση έπρεπε να τηρεί τις αποφάσεις που εκδίδονται από δημόσιους φορείς·
 - γ) η ένταξη της δημόσιας επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης·
 - δ) η φύση των δραστηριοτήτων της δημόσιας επιχείρησης και η άσκησή 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, εάν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί.
- (218) Η Γερμανία προβάλλει το επιχείρημα ότι το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας κατά τη σύναψη των συμβάσεων με τη Ryanair ή την AMS δεν είχε δικαίωμα επιρροής. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το αρμόδιο Υπουργείο καθώς και η κυβέρνηση της Θουριγγίας συμμετείχαν μόνο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τις επενδύσεις σε υποδομές στον αερολιμένα. Η Γερμανία απορρίπτει την επιχειρηματολογία της Επιτροπής όσον αφορά τον εποπτικό ρόλο του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας και, κατά συνέπεια, την υποτιθέμενη δυνατότητα καταλογισμού του επίμαχου μέτρου στο κράτος.
- (219) Η Γερμανία απορρίπτει επίσης την επιχειρηματολογία της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ο καθορισμός των αερολιμενικών τελών πρέπει να εγκρίνεται από την εποπτική αρχή πριν από την έναρξη ισχύος τους, σύμφωνα με τον γερμανικό Νόμο περί εναέριας κυκλοφορίας, δηλαδή το άρθρο 43α του LuftVZO. Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH θα μπορούσε να αποφασίζει τα αερολιμενικά τέλη, ακόμη και χωρίς την έγκριση της εποπτικής αρχής, διότι η εποπτική αρχή πρέπει να εξετάζει μόνο κατά πόσον τα τέλη δεν υπερβαίνουν ένα ορισμένο ύψος.
- (220) Τον Αύγουστο του 2010, το Εμπορικό Επιμελητήριο της Gera, ένας δημόσιος οργανισμός, ανέλαβε μια εκστρατεία για τη συνέχιση της πολιτικής χαμηλού κόστους στον ΑΟΚ και παρότρυνε την κυβέρνηση του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας να αρχίσει επειγόντως διαπραγματεύσεις με τη Ryanair για τους προορισμούς και τα μέτρα μάρκετινγκ ⁽⁹⁸⁾. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό το επιχείρημα υποστηρίζει τον έλεγχο σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δυνάμει της οποίας η διατήρηση και η στήριξη των δρομολογίων της Ryanair ήταν οικονομικά δικαιολογημένες.
- (221) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα αρμόδια υπουργεία του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας συμμετείχαν στη σύναψη των συμβάσεων με τη Ryanair. Πριν η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH συνάψει τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών με τη Ryanair, το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας προφανώς έλαβε μέρος στις διαπραγματεύσεις. Από ένα άρθρο του τύπου προκύπτει ότι οι διαπραγματεύσεις διήρκεσαν περισσότερο, διότι τα υπουργεία του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας προσπάθησαν να παρεμποδίσουν τη σύμβαση ⁽⁹⁹⁾. Ταυτόχρονα, ο

⁽⁹⁷⁾ Το αυτό.

⁽⁹⁸⁾ <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, *Osterländer Volkszeitung* της 24ης Αυγούστου 2010, σ. 13: «Για τον λόγο αυτό, κάλεσε την κυβέρνηση του ομόσπονδου κράτους να διαπραγματευτεί άμεσα με τη Ryanair για τη δημιουργία τριών έως πέντε αεροπορικών συνδέσεων και παράλληλα να αναπτύξει την τουριστική διαφήμιση στις χώρες-στόχους».

⁽⁹⁹⁾ *Dresdner Neue Nachrichten* της 5.3.2003: «Ο περιφερειακός αερολιμένας Altenburg-Nobitz τα τελευταία χρόνια εκσυγχρονίστηκε με χρηματοδότηση πολλών εκατ. ευρώ και πάντοτε κατέβαλλε προσπάθειες για την εγκατάσταση μιας αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους. Οι διαπραγματεύσεις με τη Ryanair διεξάγονταν κατά τη διάρκεια πολλών μηνών. Ως τελευταίο εμπόδιο αποδείχθηκε η συνεχής αντίσταση των υπουργείων της Ερφούρτης, τα οποία προσπαθούσαν να παρεμποδίσουν αυτήν την εγκατάσταση.».

υπουργός Οικονομικών της Θουριγγίας Schuster υποστήριξε ότι το ομόσπονδο κράτος θα ήταν σε θέση να εγκρίνει τα αναγκαία μέτρα. Αναφέρεται η δήλωσή του ότι, σε περίπτωση που η Ryanair χρειαστεί διάδρομο μεγαλύτερου μήκους, αυτή η επέκταση θα πρέπει επίσης να πραγματοποιηθεί. Στο άρθρο αναφέρεται επίσης ότι με την έναρξη λειτουργίας της Ryanair στον ΑΟΚ, οι αριθμοί επιβατών στους αερολιμένες της Δρέσδης και της Λειψίας-Χάλε θα μπορούσαν να υποχωρήσουν ⁽¹⁰⁰⁾.

- (222) Το Υπουργείο Κατασκευών και Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας είναι η εποπτική αρχή της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Επιπλέον, σύμφωνα με τον γερμανικό νόμο περί εναέριας κυκλοφορίας, δηλαδή το άρθρο 43α του LuftVZO, για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών απαιτείται η έγκριση της εποπτικής αρχής πριν από την έναρξη ισχύος τους. Επιπλέον, στον κανονισμό περί αερολιμενικών τελών του ΑΟΚ της 18ης Σεπτεμβρίου του 2006 προβλέπεται η υπογραφή αντιπροσώπου του Υπουργείου Κατασκευών και Μεταφορών.
- (223) Η συμμετοχή των υπουργείων σε πολιτικό επίπεδο είναι επίσης εμφανής από τη συζήτηση στο κοινοβούλιο του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας. Εκεί, σύμφωνα με τα λεπτομερή πρακτικά της συζήτησης, συζητήθηκαν όχι μόνο τεχνικά ζητήματα, αλλά και η γενική κερδοφορία του αερολιμένα ⁽¹⁰¹⁾.
- (224) Οι συμβάσεις μάρκετινγκ με τη Ryanair συζητήθηκαν επιπλέον σε επίπεδο περιφερειακού συμβουλίου. Ένα άρθρο του τύπου αναφέρει ότι το περιφερειακό συμβούλιο ενέκρινε την καταβολή 670 000 ευρώ για μέτρα μάρκετινγκ όσον αφορά τη δημιουργία νέας αεροπορικής σύνδεσης από τη Ryanair ⁽¹⁰²⁾. Παρατίθεται η δήλωση του περιφερειακού διοικητή ότι οι τακτικές πτήσεις θα είχαν διακοπεί χωρίς τις πληρωμές μάρκετινγκ.
- (225) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η συμμετοχή του Εμπορικού Επιμελητηρίου της Gera —μιας αυτοδιοικούμενης αρχής δημοσίου δικαίου— στη σύναψη των συμβάσεων της Ryanair επιβεβαιώνει την άσκηση δημόσιας επιρροής στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε σχέση με αυτές τις συμβάσεις.
- (226) Τέλος, αν ληφθούν υπόψη η εποπτεία του Υπουργείου Κατασκευών και Μεταφορών του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας, η συμμετοχή των υπουργείων σε πολιτικό επίπεδο, οι διάφορες συζητήσεις στο κοινοβούλιο του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας και η συμμετοχή δημόσιων οργανισμών, φαίνεται ότι τα δημόσια όργανα ήταν σε θέση να ελέγχουν τις δραστηριότητες της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Επίσης, φαίνεται ότι συμμετείχαν σε σημαντικές αποφάσεις σε σχέση με την οικονομική χρήση του αερολιμένα. Ειδικότερα, όταν η επιχειρηματική δραστηριότητα αντιμετώπιζε προβλήματα στον αερολιμένα, οι δημόσιες αρχές συμμετείχαν σε συζητήσεις σχετικά με το μέλλον του αερολιμένα. Σε πολιτικό επίπεδο, στο ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας πραγματοποιήθηκαν αμφιλεγόμενες συζητήσεις. Η αλλαγή κυβέρνησης σε επίπεδο ομόσπονδου κράτους συνέβαλε το 2010 στην απόφαση για τη μετατροπή του αερολιμένα και τη διακοπή της εναέριας κυκλοφορίας χαμηλού κόστους σε αυτόν ⁽¹⁰³⁾.
- (227) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση σχετικά με την εφαρμογή της σύμβασης της 3ης Μαρτίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003, οι οποίες συνήφθησαν μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair, και οι συμβάσεις μάρκετινγκ που συνήφθησαν μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Airport Marketing Services μπορούν να καταλογιστούν στις δημόσιες αρχές.

⁽¹⁰⁰⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: «Η Θουριγγία θέλει να κατευθύνει με επενδύσεις εκατ. την ιρλανδική αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Ryanair στον αερολιμένα Altenburg-Nobitz. Σύμφωνα με τη *Leipziger Volkszeitung*, από ένα ειδικό πρόγραμμα υποδομών διατίθενται για τον σκοπό αυτό περίπου 28 εκατ. ευρώ. Ο υπουργός Οικονομικών της Θουριγγίας Schuster δήλωσε ότι υπάρχει αρκετή ευελιξία ώστε τα απαραίτητα μέτρα να εγκριθούν ήδη εφέτος. Εάν, για παράδειγμα, η Ryanair χρειαστεί διάδρομο μεγαλύτερου μήκους, αυτή η επέκταση θα πραγματοποιηθεί. Σε περίπτωση που η Ryanair επιλέξει το Altenburg-Nobitz, οι αερολιμένες Δρέσδης και Λειψίας/Χάλε θα απειλούνταν με περαιτέρω απώλεια επιβατών. Το πρώην στρατιωτικό αεροδρόμιο βρίσκεται γεωγραφικά στη μέση. Ο αερολιμένας της Δρέσδης εφέτος κατέγραψε μείωση περίπου 15 %, ενώ ο αερολιμένας Λειψίας/Χάλε περίπου 12 %».

⁽¹⁰¹⁾ Κοινοβούλιο Θουριγγίας, 4η κοινοβουλευτική περίοδος, πρακτικά ολομέλειας 4/11, 28 Ιανουαρίου 2005, 11η σύνοδος, Παρασκευή 28 Ιανουαρίου 2005 προοπτικές του αερολιμένα Altenburg-Nobitz, σ. 1097.

⁽¹⁰²⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: «Κατά το παρελθόν, το περιφερειακό συμβούλιο είχε αποφασίσει να χορηγήσει στην ιρλανδική αεροπορική εταιρεία Ryanair επιχορηγήσεις μάρκετινγκ 670 000 ευρώ για τη δημιουργία μιας επιπλέον αεροπορικής σύνδεσης. Ο περιφερειακός διοικητής και πρόεδρος του εποπτικού συμβουλίου της εταιρείας εκμετάλλευσης Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH δικαιολόγησε την ένεση μετρητών με τη φράση “χωρίς αυτήν την απόφαση, η εκτέλεση τακτικών πτήσεων στην πράξη θα τελείωνε και ο αερολιμένας θα έχανε αναγκαστικά τη σημασία του”. Στις μέχρι τώρα συνδέσεις από και προς το Stansted (Λονδίνο), το Εδιμβούργο (Σκωτία) και τη Χιρόνα (Βαρκελώνη), από τον Μάρτιο του 2010 αναμένεται να προστεθεί μια σύνδεση με το Αλικάντε δύο φορές την εβδομάδα.».

⁽¹⁰³⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 32 στοιχείο δ).

Οικονομικό πλεονέκτημα

- (228) Για να διαπιστωθεί κατά πόσον με τις συμβάσεις για τις αερολιμενικές υπηρεσίες και το μάρκετινγκ παρασχέθηκε πλεονέκτημα στη Ryanair ή την AMS, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον ένας αερολιμένας που ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς και καθοδηγείται από μακροπρόθεσμες προοπτικές κερδοφορίας κάτω από παρόμοιες συνθήκες θα είχε συνάψει τις ίδιες ή παρόμοιες εμπορικές συμφωνίες, όπως η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Η ύπαρξη πλεονεκτήματος κανονικά δεν μπορεί να αποκλειστεί αν α) το ποσό που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί με την τιμή της αγοράς ή β) βάσει ανάλυσης που διενεργείται εκ των προτέρων μπορεί να αποδειχτεί ότι οι συμβάσεις με την αεροπορική εταιρεία συμβάλλουν αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα και αποτελούν μέρος μιας συνολικής στρατηγικής που οδηγεί μακροπρόθεσμα στην κερδοφορία.
- (229) Σύμφωνα με την απόφαση Charleroi⁽¹⁰⁴⁾, η Επιτροπή κατά την εκτίμηση των επίμαχων μέτρων πρέπει να λάβει υπόψη όλα τα καθοριστικά χαρακτηριστικά των μέτρων καθώς και το πλαίσió τους. Με άλλα λόγια: η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τις αναμενόμενες επιπτώσεις των συμβάσεων στον AOC, αφού ληφθούν υπόψη όλα τα καθοριστικά χαρακτηριστικά των επίμαχων μέτρων.
- (230) Στην απόφαση του στην υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «...για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συντετού 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»⁽¹⁰⁵⁾.
- (231) Προκειμένου να μπορεί να εφαρμοστεί το κριτήριο των φορέων που ενεργούν σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να επιστρέψει στην εποχή κατά την οποία συνήφθησαν οι συμβάσεις μεταξύ του AOC και της Ryanair και του AMS, δηλαδή το 2003 σε σχέση με τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και την πρώτη σύμβαση μάρκετινγκ, το 2008 σε σχέση με τη δεύτερη σύμβαση μάρκετινγκ και το 2010 σε σχέση με την τρίτη σύμβαση. Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να βασιστεί στην εκτίμησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που ήταν διαθέσιμες στον αερολιμένα την εποχή όπου υπογράφηκαν οι συμβάσεις.

Ανάλυση τιμής της αγοράς

- (232) Η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει κατά πόσον οι όροι τιμής που εφαρμόζει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για τη Ryanair και την AMS αντιστοιχούν με την τιμή της αγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, η Γερμανία προβάλλει το επιχείρημα ότι η σύμβαση που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 μεταξύ του AOC και της Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών είναι σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς και ότι τα αερολιμενικά τέλη που ισχύουν για τη Ryanair συμφωνούν με τα τέλη που καθορίζονται στον κανονισμό περί αερολιμενικών τελών που περιγράφεται στο τμήμα 3.4.1. Οι κανονισμοί περί αερολιμενικών τελών ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες πιθανώς προσγειώνονται στον αερολιμένα ή απογειώνονται από αυτόν. Κατά τη γνώμη της Γερμανίας, το γεγονός ότι η Ryanair κατά την περίοδο 2003-2011 ήταν η μόνη εταιρεία που δραστηριοποιούνταν στον αερολιμένα Altenburg-Nobitz είναι άνευ σημασίας.
- (233) Η Γερμανία είναι της γνώμης ότι οι συμβάσεις για υπηρεσίες μάρκετινγκ που είχαν συναφθεί με τη Ryanair και την AMS πρέπει να εξεταστούν χωριστά. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η AMS είναι θυγατρική κατά 100 % της Ryanair. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα δύο είδη συμβάσεων με τη Ryanair και την AMS θα πρέπει να εξεταστούν από κοινού. Δεύτερον, όσον αφορά την πιθανή χωριστή εξέταση της σύμβασης με τη Ryanair για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003, στην ίδια τη σύμβαση μάρκετινγκ αναφέρεται ότι για τον υπολογισμό της καθαρής αμοιβής που καταβάλλεται από τη Ryanair πρέπει να αφαιρεθεί το τέλος απόδοσης. Στην ίδια τη σύμβαση επελέγη ένα καθαρό αποτέλεσμα αφενός από τα τέλη που πρέπει να καταβάλλονται από τη Ryanair για αερολιμενικές υπηρεσίες και αφετέρου από τα τέλη μάρκετινγκ που πρέπει να καταβάλλονται από τον αερολιμένα.
- (234) Για να διαπιστώσει κατά πόσον η εν λόγω εταιρεία κατέβαλε την τιμή της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τη συνολική τιμή που κατέβαλε η αεροπορική εταιρεία. Η Ryanair κατέβαλε κατά τα έτη 2003-2011, κατά τα οποία εξυπηρέτησε τον AOC, στην πραγματικότητα αερολιμενικά τέλη στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και έλαβε από τον αερολιμένα πληρωμές για υπηρεσίες μάρκετινγκ. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 49, ο AOC, σύμφωνα με δήλωση των γερμανικών αρχών, εισπράττει από τη Ryanair τέλη προσγειώσης ύψους [...] * ανά αεροσκάφος καθώς και φόρο επιβατών ύψους [...] * ανά επιβάτη. Φαίνεται ότι δεν υπάρχει ειδικό τέλος εξυπηρέτησης, αφού τα τέλη που καταβάλλει η Ryanair περιλαμβάνουν την εξυπηρέτηση⁽¹⁰⁶⁾. Ωστόσο, αυτά τα τέλη μειώνονται κατά το «τέλος απόδοσης» μάρκετινγκ, ούτως ώστε η Ryanair τελικά να καταβάλλει στον αερολιμένα μόνο σταθερό τέλος ύψους [...] *⁽¹⁰⁷⁾ ανά αναχωρούντα επιβάτη. Επομένως, η Ryanair λαμβάνει έκπτωση στα επίσημα τέλη που καθορίζονται στον κανονισμό περί αερολιμενικών τελών του AOC και περιγράφονται στο τμήμα 3.4.1.

⁽¹⁰⁴⁾ Υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, II-3643, σκέψη 59 («απόφαση Charleroi»).

⁽¹⁰⁵⁾ Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-04397, σκέψη 71 («Stardust Marine»).

⁽¹⁰⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 52.

⁽¹⁰⁷⁾ Για τα πρώτα πέντε έτη και κάτω από τέσσερις εναλλαγές — βλέπε πίνακα 12.

- (235) Για να μπορεί να διαπιστωθεί κατά πόσον η τιμή που ζητεί ένας αερολιμένας από μια αεροπορική εταιρεία αντιστοιχεί με την τιμή της αγοράς, πρέπει να καθοριστεί ενδεδειγμένο μέγεθος αναφοράς. Ωστόσο, η Επιτροπή αμφιβάλλει έντονα κατά πόσον στην προκείμενη περίπτωση, για τον προσδιορισμό της πραγματικής τιμής της αγοράς των υπηρεσιών που παρέχονται από τη Ryanair ή την AMS μέσω διαδικασίας συγκριτικής εκτίμησης, μπορεί να προσδιοριστεί ενδεδειγμένο μέγεθος αναφοράς. Η Επιτροπή είναι σε κάθε περίπτωση της άποψης ότι ένα έργο συγκριτικής εκτίμησης πρέπει να βασίζεται σε σύγκριση των αερολιμενικών τελών —μετά την αφαίρεση των παροχών που χορηγούνται στην αντίστοιχη αεροπορική επιχείρηση (π.χ. υποστήριξη σε θέματα μάρκετινγκ, εκπτώσεις ή άλλα κίνητρα)— και ότι ένα τέτοιο έργο πρέπει να βασίζεται σε επαρκή αριθμό αερολιμένων σύγκρισης με φορείς που ενεργούν σε οικονομία της αγοράς. Δεδομένης της δυσκολίας του προσδιορισμού αερολιμένων σύγκρισης στην προκείμενη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί μια αυξητική ανάλυση κερδοφορίας που πραγματοποιείται εκ των προτέρων ως το καθοριστικότερο κριτήριο για την εκτίμηση των συμβάσεων που έχουν συναφθεί μεταξύ του AOC και της Ryanair ή της AMS.

Εκ των προτέρων ανάλυση για την απόδειξη της κερδοφορίας του αερολιμένα

- (236) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν τη δοκιμή του φορέα που ενεργεί σε οικονομία της αγοράς, όταν συνεισφέρουν αυξητικά, από μια εκ των προτέρων άποψη, στην κερδοφορία του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, με τη σύναψη συμφωνίας με μια αεροπορική εταιρεία (για παράδειγμα, μέσω μιας ατομικής σύμβασης ή ενός περιεκτικού κανονισμού περί αερολιμενικών τελών), είναι σε θέση να καλύψει όλα τα έξοδα που οφείλονται σε αυτήν τη συμφωνία κατά τη διάρκεια της συμφωνίας με εύλογο περιθώριο κέρδους ⁽¹⁰⁸⁾ βάσει σταθερών μεσοπρόθεσμων προοπτικών ⁽¹⁰⁹⁾.
- (237) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη όλα τα αναμενόμενα έξοδα του αερολιμένα που προκύπτουν αυξητικά σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα ⁽¹¹⁰⁾. Τα αυξητικά έξοδα μπορούν να περιλαμβάνουν όλα τα είδη δαπανών ή επενδύσεων, για παράδειγμα, αυξητικά έξοδα προσωπικού, εξοπλισμού και επενδύσεων, τα οποία προκαλούνται από την παρουσία της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Αν ο αερολιμένας πρέπει να επεκτείνει έναν τερματικό σταθμό ή να κατασκευάσει νέο τερματικό σταθμό ή άλλες εγκαταστάσεις, για παράδειγμα, κυρίως για την ικανοποίηση των αναγκών μιας ορισμένης αεροπορικής εταιρείας, τα εν λόγω έξοδα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό του οριακού κόστους.
- (238) Η Επιτροπή θα βασιστεί την αυξητική εκ των προτέρων ανάλυσή της στο αρχικό χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται στη σύμβαση, ακόμη και αν η σύμβαση στην πραγματικότητα έληξε πριν από την αρχικώς προγραμματισμένη προθεσμία.
- (239) Για την εκτίμηση της βιωσιμότητας και των τεσσάρων συμβάσεων που έχουν συναφθεί μεταξύ των αερολιμένων και της Ryanair ή της AMS, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τρεις αυξητικές αναλύσεις:
- α) μια αυξητική ανάλυση της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ, οι οποίες συνήφθησαν και οι δύο το 2003 για δεκαετή διάρκεια·
 - β) μια αυξητική ανάλυση για την από κοινού εξέταση της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών του 2003, της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2003 και της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2008: η σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη με την AMS το 2008 καθιέρωσε σταθερές πληρωμές για υπηρεσίες μάρκετινγκ, ενώ η σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη με τη Ryanair από το 2003 ήταν ακόμη σε ισχύ·
 - γ) μια αυξητική ανάλυση για την από κοινού εξέταση της σύμβασης για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών του 2003, της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2003 και της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2010: η σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη με την AMS το 2010 υποκατέστησε τη σύμβαση του 2008 και εισήγαγε εφάπαξ πληρωμή για υπηρεσίες μάρκετινγκ. Η σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2003 που συνήφθη με τη Ryanair εξακολουθούσε να ισχύει.

— Συμβάσεις για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ του 2003

- (240) Η Επιτροπή πρώτα θα ελέγξει, μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης, η οποία, λόγω του ότι στις δύο συμβάσεις προβλεπόταν δεκαετής περίοδος, θα διεξαχθεί για την περίοδο 2003-2013, κατά πόσον η σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003 που συνήφθη με τη Ryanair και η πρώτη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 που συνήφθη με τη Ryanair συμβάλλουν αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα.

⁽¹⁰⁸⁾ Ως εύλογο περιθώριο κέρδους νοείται μια κανονική απόδοση κεφαλαίου, δηλαδή η απόδοση την οποία θα απαιτούσε μια τυπική επιχείρηση για επένδυση με παρόμοιο κίνδυνο. Η απόδοση μετριέται ως δείκτης εσωτερικής ανταποδοτικότητας (ΔΕΑ) για τις αναμενόμενες ταμειακές ροές που προκαλούνται από τη συμφωνία με την αεροπορική εταιρεία.

⁽¹⁰⁹⁾ Αυτό δεν αποκλείει να προβλέπεται η αντιστάθμιση των αρχικών ζημιών από μελλοντικά έσοδα κατά τη διάρκεια των συμφωνιών.

⁽¹¹⁰⁾ Απόφαση στην υπόθεση Charleroi, σκέψη 59.

- (241) Για την εκτίμηση της συμβολής των δύο συμβάσεων με τη Ryanair στην κερδοφορία του αερολιμένα, η Επιτροπή θα διαπιστώσει τα αυξητικά έξοδα και έσοδα στα οποία μπόρεσε να βασιστεί η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH βάσει των πληροφοριών που δίδετε κατά την έναρξη της επιχειρηματικής σχέσης με τη Ryanair το 2003. Η Επιτροπή θα βασιστεί στην εκτίμησή της στα δεδομένα που υπέβαλε η Γερμανία στον πίνακα που συντάχθηκε από τον αερολιμένα και υποβλήθηκε στη γενική συνέλευση των εταίρων στις 22 Απριλίου 2003. Αυτός ο πίνακας δείχνει ότι από τη σύναψη επιχειρηματικών σχέσεων με τη Ryanair θα προέκυπταν πρόσθετα ετήσια αποτελέσματα ύψους [...]»* ⁽¹¹¹⁾.
- (242) Τα αυξητικά έξοδα περιλαμβάνουν:
- α) έξοδα υπηρεσιών μάρκετινγκ·
 - β) έξοδα επενδύσεων που συνδέονται άμεσα με τις συμβάσεις της Ryanair·
 - γ) αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που προκλήθηκαν άμεσα από τις συμβάσεις της Ryanair.
- (243) Οι δαπάνες των υπηρεσιών μάρκετινγκ σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 αντανακλώνται στην καθαρή αμοιβή, η οποία πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη.
- (244) Όσον αφορά τα αυξητικά έξοδα επενδύσεων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επέκταση του διαδρόμου αποτελεί καθήκον του AOC από τη σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ αυτού και της Ryanair. Παρά το γεγονός ότι η Γερμανία δηλώνει ότι ο διάδρομος δεν επεκτάθηκε στην έκταση που απαιτείτο στη σύμβαση της Ryanair, η επέκταση επιβεβαιώνεται στις ετήσιες οικονομικές εκδόσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH για τα έτη 2003 και 2004. Εκεί αναφέρεται ότι σε σχέση με τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών της Ryanair απαιτείτο επέκταση του διαδρόμου, ούτως ώστε η Ryanair να μπορεί να ασκεί την εκμετάλλευση στον αερολιμένα. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θα συμπεριλάβει την επέκταση του διαδρόμου στα έτη 2003 και 2004. Επειδή η Γερμανία δεν κατάρτισε εκ των προτέρων πρόβλεψη του σχετικού κόστους, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη το αποτελεσματικό συνολικό ποσό ύψους 687 882 ⁽¹¹²⁾ ευρώ για τις δύο επεκτάσεις, η πρώτη εκ των οποίων κατασκευάστηκε το 2003 και η δεύτερη το 2004 ⁽¹¹³⁾. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο διάδρομος δεν επεκτάθηκε στην έκταση που απαιτήθηκε από τη Ryanair, αλλά σε μικρότερο βαθμό. Μια τέτοια παραδοχή είναι ευνοϊκή για τη Ryanair.
- (245) Όσον αφορά τις αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που συνδέονται με τη Ryanair, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη το μηνιαίο ποσό ύψους 12 137,50 ευρώ που υπέβαλε η Γερμανία στον πίνακα της 22ας Απριλίου 2003, το οποίο ανέρχεται σε 145 650 ευρώ ετησίως. Για το ποσό αυτό εφαρμόζεται κάθε έτος διόρθωση πληθωρισμού (2 % ετησίως).
- (246) Όσον αφορά τα αυξητικά έσοδα που αναμένονται από αυτήν τη νέα δραστηριότητα με τη Ryanair, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα εξής έσοδα:
- α) έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: τα έσοδα που αναμένονται από τη δραστηριότητα της Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά τα πρώτα πέντε έτη προβλέπεται να είναι [...]»* και κατά τα τελευταία πέντε έτη [...]»*. Αυτά τα ποσά καθορίστηκαν στη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 ως η καθαρή αμοιβή την οποία η Ryanair πρέπει να καταβάλλει στον AOC για μία έως τέσσερις εναλλαγές ανά αναχωρούντα επιβάτη και περιλαμβάνει όλα τα τέλη ⁽¹¹⁴⁾. Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη σταθμισμένο μέσο τέλος ύψους [...]»* για το έτος 2008 ⁽¹¹⁵⁾.
 - β) έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: Σε σχέση με προσωρινά εκ των προτέρων δεδομένα για έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές, η Γερμανία δεν υπέβαλε στοιχεία ⁽¹¹⁶⁾. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο αερολιμένας στις προβλέψεις της 22ας Απριλίου 2003 δεν έλαβε υπόψη έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη. Η Γερμανία έδωσε στη διάθεση της Επιτροπής εκ των υστέρων δεδομένα για έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές από την περίοδο 2006-2011. Αυτά προκύπτουν από τον πίνακα 16. Ελλείπει σχετικών εκ των προτέρων πληροφοριών, η Επιτροπή θα βασιστεί στην ανάλυσή της κατ' εξαίρεση στη μέση τιμή των δεδομένων που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία. Αυτή η τιμή ανέρχεται σε 1,50-2,00 [...]»* ευρώ ανά επιβάτη. Επειδή αυτή η μέση τιμή υπολογίζεται για την περίοδο 2006-2011, η Επιτροπή θα τη θεωρήσει τιμή αναφοράς για το 2009. Σε αυτή τη μέση τιμή εφαρμόζεται στη συνέχεια ρυθμός πληθωρισμού 2 %. Το προαναφερθέντα 1,50-2,00 [...]»* ευρώ εσόδων που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές αφορούν τόσο τους αναχωρούντες όσο και τους αφικνούμενους επιβάτες.

⁽¹¹¹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 99.

⁽¹¹²⁾ Βλέπε πίνακα 3 στην αιτιολογική σκέψη 38.

⁽¹¹³⁾ Επειδή η Επιτροπή δεν έλαβε ανάλυση μεταξύ του 2003 και του 2004, θεωρεί ότι κάθε έτος καταβλήθηκε το ήμισυ του ποσού ιδίων πόρων (187 882 ευρώ).

⁽¹¹⁴⁾ Το 2003 συμφωνήθηκε μία και μοναδική σύνδεση με τακτικές πτήσεις μεταξύ Λονδίνου Stansted και Altenburg.

⁽¹¹⁵⁾ Στη σύμβαση για τα πρώτα πέντε έτη προγραμματίστηκαν [...]»*, όπου η ημερομηνία λήξης αντιστοιχεί με την 30ή Απριλίου 2008. Στη συνέχεια, για την περίοδο από την 1η Μαΐου 2008 έως την 30ή Απριλίου 2013 το τέλος αυξάνεται σε [...]»*. Ο σταθμισμένος μέσος όρος καταλήγει σε [...]»* για ολόκληρο το 2008.

⁽¹¹⁶⁾ Παρά τις επανειλημμένες αιτήσεις της Επιτροπής, η Γερμανία δεν υπέβαλε δεδομένα σχετικά με τα εκ των προτέρων προσδιορισμένα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές και παραπέμπει στον πίνακα 13 — βλέπε αιτιολογική σκέψη 99.

Πίνακας 16

Εκ των υστέρων προσδιορισμένα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ⁽¹⁾

(σε ευρώ)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	30 000 — 40 000 [...]*	80 000 — 90 000 [...]*	280 000 — 290 000 [...]*	290 000 — 300 000 [...]*	330 000 — 340 000 [...]*	25 000 — 30 000 [...]*
Αριθμός επιβατών	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη	0,10 — 0,50 [...]*	0,30 — 0,80 [...]*	1,80 — 2,20 [...]*	2,00 — 2,20 [...]*	2,50 — 3,00 [...]*	1,50 — 2,00 [...]*

(¹) Δεδομένα που υπέβαλε η Γερμανία. Οι αριθμοί επιβατών αντιστοιχούν με τα δεδομένα του πίνακα 1.

- (247) Η Επιτροπή θα βασιστεί σε αριθμό επιβατών που προέρχεται από εκείνον που θα έπρεπε να αναμένει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH το 2003. Το 2003 συμφωνήθηκε μία καθημερινή πτήση από το Altenburg-Nobitz στο Λονδίνο. Εάν ληφθεί υπόψη συντελεστής πληρότητας 80 %, ο οποίος αντιστοιχεί σε προσέγγιση ακόμη πιο αισιόδοξη από την προσέγγιση στην οποία βασίστηκε ο αερολιμένας στις προβλέψεις του τον Απρίλιο του 2003 (70 %), οι καθημερινοί επιβάτες ανέρχονται σε 118 ⁽¹¹⁷⁾. Αυτό καταλήγει σε πρόσθετο αριθμό επιβατών 43 216 ⁽¹¹⁸⁾ που συνδέεται με τη Ryanair.
- (248) Η Γερμανία δεν υπέβαλε για τον αερολιμένα ούτε προεξοφλητικό επιτόκιο ούτε μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή βάσει της ανακοίνωσής της για τα επιτόκια αναφοράς του 2008 ⁽¹¹⁹⁾, από την οποία για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως την 31η Ιουλίου 2003 προκύπτει για τη Γερμανία επιτόκιο αναφοράς 4,80 %, θα λάβει υπόψη προεξοφλητικό επιτόκιο 4,80 %.
- (249) Από τον πίνακα 17 προκύπτει το αυξητικό επιχειρηματικό σχέδιο που προέρχεται από εκεί, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραδοχών που περιγράφονται. Για να εξασφαλιστεί ότι οι συμβάσεις με τη Ryanair συμβάλλουν αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα, αυτό το σχέδιο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη από τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πριν από τη σύναψη επιχειρηματικών σχέσεων με τη Ryanair. Το καθαρή παρούσα αξία των ταμειακών ροών (cash flows) είναι θετική. Αυτό αποδεικνύει ότι η σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τη Ryanair σε σχέση με την πρώτη σύμβαση μάρκετινγκ το 2003 σε πρόβλεψη που θα είχε πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων θα ήταν κερδοφόρα για τον αερολιμένα.

⁽¹¹⁷⁾ Η Γερμανία στον πίνακά της της 22ας Απριλίου 2003 υποβάλλει πτητική ικανότητα 148 επιβατών.

⁽¹¹⁸⁾ Η Επιτροπή σε όλους τους υπολογισμούς βασίζεται σε τυπικό αριθμό 365 ημέρες ετησίως.

⁽¹¹⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (EE C 14 της 19.1.2008, σ. 6). Σχετικός πίνακας επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης για τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ (από 1.8.1997 έως 1.5.2004).

Πίνακας 17

Εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003

Έτος	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών ανά έτος	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ (σε ευρώ)											
Καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Συνολικά έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Συνολικά έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Συνολικά ετήσια έσοδα	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΤΕΛΗ (σε ευρώ)											
Μηνιαίες λειτουργικές αμοιβές	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Ετήσιες λειτουργικές αμοιβές	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Έξοδα επενδύσεων για την επέκταση του διαδρόμου	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Συνολικές ετήσιες αμοιβές	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ (σε ευρώ)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Χρηματοοικονομικό προεξοφλητικό επιτόκιο	4,8 %	Καθαρή παρούσα αξία (σε ευρώ)	637 143
--	-------	--------------------------------------	----------------

— Σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και συμβάσεις μάρκετινγκ του 2003 καθώς και σύμβαση μάρκετινγκ της 28ης Αυγούστου 2008

- (250) Η Επιτροπή θα εξετάσει μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης κατά πόσον η σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη με την AMS στις 28 Αυγούστου 2008 καθώς και η σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και η σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 συμβάλλουν αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα προσδιορίσει τα αυξητικά έξοδα και έσοδα, τα οποία θα έπρεπε να αναμένει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH σε αυτήν τη νέα σύμβαση με βάση τις πληροφορίες που της ήταν διαθέσιμες το 2008. Επειδή η διάρκεια της σύμβασης του 2008 ανήλθε σε δύο έτη, η ανάλυση θα πραγματοποιηθεί για δύο έτη ⁽¹²⁰⁾.
- (251) Τα αυξητικά έξοδα περιλαμβάνουν:
- α) έξοδα υπηρεσιών μάρκετινγκ·
 - β) αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που προκλήθηκαν άμεσα από τις συμβάσεις της Ryanair.
- (252) Οι δαπάνες των υπηρεσιών μάρκετινγκ σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 αντανακλώνται στην καθαρή αμοιβή ύψους [...]*, η οποία πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη ⁽¹²¹⁾. Επιπλέον, με τη δεύτερη σύμβαση μάρκετινγκ του 2008 εισήχθη ένα σταθερό ποσό [...]* ευρώ για το 2008 και [...]* ευρώ για το 2009, το οποίο πρέπει να καταβληθεί από τον αερολιμένα στην AMS.
- (253) Όσον αφορά τις αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που συνδέονται με τη Ryanair, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη το μηνιαίο ποσό ύψους 12 137,50 ευρώ που υπεβλήθη αρχικά από τη Γερμανία στον πίνακα του Απριλίου 2003, το οποίο το 2008 ανήλθε σε 13 401 ευρώ, αφού ελήφθη υπόψη ετήσιος ρυθμός πληθωρισμού 2 %. Αυτό το ποσό θα συνεχίσει να ενημερώνεται σε ετήσια βάση, ανάλογα με τον ρυθμό πληθωρισμού (2 % ετησίως).
- (254) Για την εκτίμηση των αυξητικών εσόδων, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα ακόλουθα έσοδα:
- α) έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: τα έσοδα που αναμένονται από τη δραστηριότητα της Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη, σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 κατά την υπό εξέταση περίοδο αναμένεται να ανέλθουν σε [...]* και να αποτελέσουν την καθαρή αμοιβή που θα καταβάλλεται από τη Ryanair στον ΑΟΚ ανά αναχωρούντα επιβάτη, συμπεριλαμβανομένων όλων των τελών, για μία έως τέσσερις εναλλαγές ⁽¹²²⁾.
 - β) έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 246 στοιχείο β), η Επιτροπή, ελλείψει σχετικών εκ των προτέρων πληροφοριών, θα βασιστεί κατ' εξαίρεση σε εκ των υστέρων δεδομένα. Η μέση τιμή 1,50 — 2,00 [...]* ευρώ φαίνεται ενδεδειγμένη για το 2009. Αυτός ο αριθμός διορθώνεται κάθε φορά με βάση ρυθμό πληθωρισμού 2 %. Αυτά τα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ισχύουν τόσο για τους αναχωρούντες όσο και για τους αφικνούμενους επιβάτες.
- (255) Η Επιτροπή θα βασιστεί σε αριθμό επιβατών που προέρχεται από εκείνον που θα έπρεπε να αναμένει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH το 2008. Στη σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2008, στο αντικείμενο της σύμβασης αναφέρονται δρομολόγια μεταξύ του ΑΟΚ και του Λονδίνου, τα οποία αναμένεται να πραγματοποιούνται τέσσερις φορές την εβδομάδα κατά τη χειμερινή περίοδο και καθημερινά το καλοκαίρι, καθώς και μία αεροπορική σύνδεση με τη Χιρόνα, η οποία θα εξυπηρετείται μόνο το καλοκαίρι, τρεις φορές την εβδομάδα ⁽¹²³⁾. Λαμβάνοντας υπόψη βαθμό χρήσης της χωρητικότητας 80 % σε αεροσκάφος με 189 θέσεις ⁽¹²⁴⁾, η Επιτροπή καταλήγει σε αναμενόμενο ετήσιο αριθμό επιβατών 45 333 για τις πτήσεις προς το Λονδίνο και 13 797 για τις πτήσεις προς τη Χιρόνα.
- (256) Η Γερμανία δεν υπέβαλε για τον αερολιμένα ούτε προεξοφλητικό επιτόκιο ούτε μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή βάσει της ανακοίνωσής της για τα επιτόκια αναφοράς του 2008 ⁽¹²⁵⁾, από την οποία για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2008 έως την 31η Αυγούστου 2008 αναφέρεται για τη Γερμανία βασικό επιτόκιο 4,59 %, στο οποίο πρέπει να προστεθούν 100 μονάδες βάσης, θα λάβει υπόψη προεξοφλητικό επιτόκιο 100 %.

⁽¹²⁰⁾ Μια άλλη δυνατότητα θα ήταν η ανάλυση να πραγματοποιηθεί για το χρονικό διάστημα 28 Αυγούστου 2008 — 27 Αυγούστου 2010, την πραγματική διάρκεια της σύμβασης. Επειδή όλες οι παραδοχές παραμένουν ίδιες, η Επιτροπή αποφασίζει να πραγματοποιήσει την ανάλυση περισσότερων από δύο έτη χωρίς περαιτέρω καθορισμό. Αυτό απλοποιεί την ανάλυση και παράγει το ίδιο αποτέλεσμα.

⁽¹²¹⁾ Την ημέρα της υπογραφής της δεύτερης σύμβασης μάρκετινγκ (28 Αυγούστου 2008), η καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair στον ΑΟΚ ανερχόταν σε [...]* ευρώ, διότι ο αριθμός των εναλλαγών δεν υπερέβαινε τις τέσσερις.

⁽¹²²⁾ Το 2003 συμφωνήθηκε μία και μοναδική σύνδεση με τακτικές πτήσεις μεταξύ Λονδίνου Stansted και Altenburg.

⁽¹²³⁾ Όπως αναφέρεται στην υποσημείωση 48, η θερινή περίοδος της IATA εκτείνεται σε περίοδο επτά μηνών και η χειμερινή περίοδος σε πέντε μήνες.

⁽¹²⁴⁾ Φορτίο επιβατών της πτήσης που αναφέρεται στη σύμβαση μάρκετινγκ του 2008.

⁽¹²⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξοφλησης (EE C 14 της 19.1.2008, σ. 6). — Σχετικός πίνακας επιτοκίων αναφοράς και προεξοφλησης για τα 27 κράτη μέλη (από 1.7.2008 έως 30.6.2013).

- (257) Από τον πίνακα 18 προκύπτει το αυξητικό επιχειρηματικό σχέδιο που προέρχεται από εκεί, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραδοχών που περιγράφονται. Για να εξασφαλιστεί ότι αυτή η σύμβαση συμβάλλει αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα, αυτό το σχέδιο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη από τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πριν από τη σύναψη της σύμβασης μάρκετινγκ με την AMS το 2008. Η καθαρή παρούσα αξία των ταμειακών ροών (cash flows) είναι θετική. Αυτό αποδεικνύει ότι η δεύτερη σύμβαση μάρκετινγκ σε συνδυασμό με τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και την πρώτη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 σε πρόβλεψη που θα είχε πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων θα ήταν κερδοφόρα για τον αερολιμένα.

Πίνακας 18

Εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 καθώς και σύμβαση μάρκετινγκ της 28ης Αυγούστου 2008

	1ο έτος	2ο έτος
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών ανά έτος	59 130	59 130
ANAMENOMENA ΕΣΟΔΑ (σε ευρώ)		
Καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη	[...]*	[...]*
Συνολικά έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*	[...]*
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη	[...]*	[...]*
Συνολικά έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*	[...]*
Συνολικά ετήσια έσοδα	[...]*	[...]*
ANAMENOMENA ΤΕΛΗ (σε ευρώ)		
Σταθερές αμοιβές μάρκετινγκ	[...]*	[...]*
Μηνιαίες λειτουργικές αμοιβές	13 401	13 669
Ετήσιες λειτουργικές αμοιβές	160 812	164 028
Συνολικές ετήσιες αμοιβές	[...]*	[...]*
ΚΑΘΑΡΟ ΕΤΗΣΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ (σε ευρώ)	141 938	42 455
Χρηματοοικονομικό προεξοφλητικό επιτόκιο	5,59 %	
Καθαρή παρούσα αξία (σε ευρώ)	182 146	

— Σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και συμβάσεις μάρκετινγκ του 2003 καθώς και σύμβαση μάρκετινγκ της 25.1.2010.

- (258) Η Επιτροπή θα εξετάσει μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης κατά πόσον η σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη με την AMS στις 25 Ιανουαρίου 2010 καθώς και η σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και η σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 συμβάλλουν αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα προσδιορίσει τα αυξητικά έξοδα και έσοδα, τα οποία θα έπρεπε να αναμένει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH σε αυτήν τη νέα σύμβαση με βάση τις πληροφορίες που της ήταν διαθέσιμες το 2010.
- (259) Η διάρκεια της σύμβασης του 2010 υπερβαίνει το ένα έτος (αρχίζει στις 25 Ιανουαρίου 2010 και λήγει ένα έτος μετά την έναρξη της πρώτης αεροπορικής σύνδεσης, η οποία προβλέπεται να αρχίσει με τη θερινή περίοδο του 2010). Ωστόσο, οι υπηρεσίες που παρέχονται από τη Ryanair εκτείνονται σε περίοδο επτά μηνών (θερινή περίοδος της IATA). Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θα διενεργήσει την αυξητική ανάλυσή της για επτά μήνες.
- (260) Τα αυξητικά έξοδα περιλαμβάνουν:
- α) έξοδα υπηρεσιών μάρκετινγκ·
 - β) αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που προκλήθηκαν άμεσα από τις συμβάσεις της Ryanair.
- (261) Οι δαπάνες των υπηρεσιών μάρκετινγκ σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 αντανακλώνται στην καθαρή αμοιβή ύψους [...]*, η οποία πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη ⁽¹²⁶⁾. Επιπλέον, με την τρίτη σύμβαση μάρκετινγκ του 2010 εισήχθη ένα σταθερό ποσό [...]* ευρώ για το 2010, το οποίο πρέπει να καταβληθεί από τον αερολιμένα στην AMS.
- (262) Όσον αφορά τις αυξητικές λειτουργικές δαπάνες που συνδέονται με τη Ryanair, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη το μηνιαίο ποσό ύψους 12 137,50 ευρώ που υπεβλήθη αρχικά από τη Γερμανία στον πίνακα του Απριλίου 2003, το οποίο το 2010 ανήλθε σε 13 942 ευρώ, αφού ελήφθη υπόψη ετήσιος ρυθμός πληθωρισμού 2 %.
- (263) Για την εκτίμηση των αυξητικών εσόδων, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα ακόλουθα έσοδα:
- α) έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: τα έσοδα που αναμένονται από τη δραστηριότητα της Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη, σύμφωνα με τη σύμβαση μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 κατά την υπό εξέταση περίοδο αναμένεται να ανέλθουν σε [...]* και να αποτελέσουν την καθαρή αμοιβή που θα καταβάλλεται από τη Ryanair στον AOC ανά αναχωρούντα επιβάτη, συμπεριλαμβανομένων όλων των τελών, για μία έως τέσσερις εναλλαγές ⁽¹²⁷⁾.
 - β) έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές: όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη (246 στοιχείο β), η Επιτροπή, ελλείψει σχετικών εκ των προτέρων πληροφοριών, θα βασίσει την ανάλυσή της κατ' εξαίρεση στα εκ των υστέρων δεδομένα που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία στον πίνακα 16. Η Επιτροπή θα θεωρήσει ότι ο αερολιμένας τον Ιανουάριο του 2010, όταν υπεγράφη η τρίτη σύμβαση μάρκετινγκ, κατά τον προσδιορισμό των εσόδων που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές και είναι πιθανό να επιτευχθούν, έλαβε υπόψη τα πραγματικά έσοδά του από τα προηγούμενα έτη, τα οποία είχαν αυξηθεί σημαντικά σε σύγκριση με το 2006 και το 2007. Κατά συνέπεια, φαίνεται πιθανό ότι ο αερολιμένας το 2010 βάσισε τις προβλέψεις του για τα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές στα δύο προηγούμενα έτη, τα οποία απέφεραν για τα έτη 2008 και 2009 μέσο ποσό 1,80-2,30 [...]* ευρώ ανά επιβάτη. Αυτά τα έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ισχύουν τόσο για τους αναχωρούντες όσο και για τους αφικνούμενους επιβάτες.
- (264) Η Επιτροπή θα βασιστεί σε αριθμό επιβατών που προέρχεται από εκείνον που θα έπρεπε να αναμένει η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH το 2008 από την υπογραφή της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ του 2010. Στη σύμβαση, στο αντικείμενο της σύμβασης αναφέρονται δρομολόγια που εξυπηρετούνται από τη θερινή περίοδο 2010 καθημερινά μεταξύ του AOC και του Λονδίνου, συνδέσεις που εξυπηρετούνται τρεις φορές την εβδομάδα προς τη Χιρόνα και συνδέσεις που εξυπηρετούνται δύο φορές την εβδομάδα προς το Αλικάντε. Λαμβάνοντας υπόψη βαθμό χρήσης της χωρητικότητας 80 % σε αεροσκάφος με 189 θέσεις ⁽¹²⁸⁾, η Επιτροπή σε σχέση με αυτούς τους επτά μήνες καταλήγει σε αριθμό επιβατών 32 193 για τις πτήσεις προς το Λονδίνο, 13 797 για τις πτήσεις προς τη Βαρκελώνη και 9 198 για τις πτήσεις προς το Αλικάντε.
- (265) Από τον πίνακα 19 προκύπτει το αυξητικό επιχειρηματικό σχέδιο που προέρχεται από εκεί, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραδοχών που περιγράφονται. Για να εξασφαλιστεί ότι αυτή η σύμβαση συμβάλλει αυξητικά στην κερδοφορία του αερολιμένα, αυτό το σχέδιο θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη από τη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πριν από τη σύναψη της σύμβασης μάρκετινγκ με την AMS το 2010. Οι ταμειακές ροές κατά την αντιστοιχη περίοδο είναι αρνητικές. Αυτό αποδεικνύει ότι η τρίτη σύμβαση μάρκετινγκ σε συνδυασμό με τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 σε πρόβλεψη που θα είχε πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων θα ήταν μη κερδοφόρα για τον αερολιμένα.

⁽¹²⁶⁾ Την ημέρα της υπογραφής της τρίτης σύμβασης μάρκετινγκ (25 Ιανουαρίου 2010), η καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair στον AOC ανερχόταν σε [...]*, διότι ο αριθμός των εναλλαγών δεν υπερέβαινε τις τέσσερις.

⁽¹²⁷⁾ Το 2003 συμφωνήθηκε μία και μοναδική σύνδεση με τακτικές πτήσεις μεταξύ Λονδίνου Stansted και Altenburg.

⁽¹²⁸⁾ Φορτίο επιβατών της πτήσης που αναφέρεται στη σύμβαση μάρκετινγκ του 2010.

Πίνακας 19

Εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο για τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 καθώς και σύμβαση μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010

	Θερινή περίοδος 2010
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών	55 188
ANAMENOMENA ΕΣΟΔΑ (σε ευρώ)	
Καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη	[...]*
Συνολικά έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη	[...]*
Συνολικά έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*
Συνολικά έσοδα	[...]*
ANAMENOMENA ΤΕΛΗ (σε ευρώ)	
Σταθερές αμοιβές μάρκετινγκ	[...]*
Μηνιαίες λειτουργικές αμοιβές	13 943
Συνολικές λειτουργικές αμοιβές	97 601
Συνολικές αμοιβές	[...]*
ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ (σε ευρώ)	– 318 569

(266) Κατά συνέπεια, ο αερολιμένας κατέβαλε το 2010 στη Ryanair ή την AMS [...] ευρώ για αερολιμενικές υπηρεσίες επτά μηνών οι οποίες του απέφεραν έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ύψους [...] ευρώ και έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ύψους [...] ευρώ. Αυτή την εποχή και κατά την εποχή από το 2003 και μετά, έτος κατά το οποίο ο αερολιμένας σύναψε την επιχειρηματική σχέση με τη Ryanair, ο αερολιμένας δεν ήταν ποτέ κερδοφόρος, ούτε καν σε επιχειρησιακό επίπεδο, χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις.

— Συμπέρασμα

(267) Συνοψίζοντας, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι όροι που προσφέρονται στη Ryanair και την AMS στο πλαίσιο του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 και των συμβάσεων μάρκετινγκ που συνήφθησαν στις 7 Απριλίου 2003 και στις 28 Αυγούστου 2008 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair ή της AMS είναι σύμφωνοι προς τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS δεν απέκτησαν επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα από αυτόν τον συνδυασμό συμβάσεων

- (268) Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή καταλήγει στην άποψη ότι οι όροι που προσφέρονται στη Ryanair και την AMS στο πλαίσιο του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 και των συμβάσεων μάρκετινγκ που συνήφθησαν στις 7 Απριλίου 2003 και στις 25 Ιανουαρίου 2010 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair ή της AMS δεν είναι σύμφωνοι προς τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS δεν απέκτησαν επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα από αυτόν τον συνδυασμό συμβάσεων.

Επιλεκτικότητα

- (269) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ επιβάλλει, για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, να συνιστά ευνοϊκή μεταχείριση «ορισμένων[...] επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής». Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι συμβάσεις για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών και μάρκετινγκ συνήφθησαν με τη Ryanair και τη θυγατρική της κατά 100 % για υπηρεσίες μάρκετινγκ, την AMS.
- (270) Παρά το γεγονός ότι κατά την περίοδο 2000-2002 αναχωρούσαν και άλλες αεροπορικές εταιρείες (Eurowings και Air Berlin) από το Altenburg, δεν επωφελούνται από τέτοιου είδους συμβάσεις μάρκετινγκ. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι όροι της σύμβασης παροχής υπηρεσιών συντάχθηκαν από τη Ryanair, σύμφωνα με τον κανονισμό περί αερολιμενικών τελών που ίσχυε εκείνη την εποχή και εφαρμόζονταν σε όλες τις δυνητικές αεροπορικές εταιρείες. Ωστόσο, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι από τον συνδυασμό της ειδικής σύμβασης παροχής υπηρεσιών με τις μεταγενέστερες συμβάσεις μάρκετινγκ προέκυψε πλεονέκτημα για τη Ryanair. Επομένως, όλες αυτές οι συμβάσεις συνιστούν επιλεκτικά μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο εμπόριο

- (271) Εφόσον η ενίσχυση που χορήγησε ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες, ανταγωνιστικές στο εσωτερικό εμπόριο της ΕΕ επιχειρήσεις, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι τελευταίες επηρεάστηκαν αρνητικά από την εν λόγω ενίσχυση ⁽¹²⁹⁾. Κατά πάγια νομολογία ⁽¹³⁰⁾, για να νοθεύσει ένα μέτρο τον ανταγωνισμό αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.
- (272) Οι εν προκειμένω συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και μάρκετινγκ συμβάλλουν στη σημαντική μείωση των αερολιμενικών τελών που πρέπει να καταβάλλονται από τη Ryanair. Με αυτόν τον τρόπο μειώνονται οι κανονικές λειτουργικές δαπάνες της αεροπορικής εταιρείας που είναι δικαιούχος μιας τέτοιας έκπτωσης. Ως εκ τούτου, αυτή η αεροπορική εταιρεία είναι σε θέση να εδραιώσει τη θέση της στην αγορά. Επιπλέον, ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης από διάφορα κράτη μέλη, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών («τρίτη δέσμη αεροπορικών μέτρων») την 1η Ιανουαρίου 1993 ⁽¹³¹⁾. Κατά συνέπεια, τα μειωμένα τέλη επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- (273) Επομένως, οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και μάρκετινγκ που συνήφθησαν με τη Ryanair νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, έχουν συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Συμπέρασμα

- (274) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 σε συνδυασμό με τις συμβάσεις μάρκετινγκ που συνήφθησαν στις 7 Απριλίου 2003 και στις 28 Αυγούστου 2008 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair ή της AMS —σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση *Aéroports de Paris*— δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (275) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 σε συνδυασμό με τις συμβάσεις μάρκετινγκ που συνήφθησαν στις 7 Απριλίου 2003 και στις 25 Ιανουαρίου 2010 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair ή της AMS —σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση *Aéroports de Paris*— συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

8.2.1. Μέτρο 1: Χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών στον ΑΟΚ

- (276) Η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει κατά πόσον η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ προβλέπεται σειρά εξαιρέσεων στον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις δεν είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά. Η

⁽¹²⁹⁾ Υπόθεση 730/79, Philip Morris, Συλλογή 1980, I-2671, σκέψη 11.

⁽¹³⁰⁾ Υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 46.

⁽¹³¹⁾ Βλέπε κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 (ΕΕ L 240 της 28.8.1992, σ. 1), (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 (ΕΕ L 240 της 28.8.1992, σ. 8) και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 (ΕΕ L 240 της 28.8.1992, σ. 15).

υπό εξέταση ενίσχυση μπορεί να εκτιμηθεί μόνο με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, 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.

- (277) Σε αυτό το πλαίσιο, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 ως πλαίσιο για την εκτίμηση του ερωτήματος κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 173 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η Επιτροπή στις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες θα εφαρμόζει τους κανόνες που ισχύουν την εποχή της χορήγησης της ενίσχυσης. Κατά συνέπεια, στις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες που χορηγήθηκαν πριν από την 4η Απριλίου 2014, την ημερομηνία έκδοσης αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, δεν εφαρμόζει τις αρχές που παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014.
- (278) Η χρηματοδότηση για την υποδομή του ΑΟC χορηγήθηκε μεταξύ 2000 και 2011. Ως εκ τούτου, για την εκτίμηση της συμβατότητας της χρηματοδότησης των υποδομών που χορηγήθηκε μεταξύ 2005 και 2011 εφαρμόζονται οι αρχές που παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των υποδομών που χορηγήθηκε πριν από το 2005, κατά τη σχετική περίοδο δεν ισχυαν κριτήρια συμβατότητας για την εκτίμηση της συμβατότητας των επενδυτικών ενισχύσεων για τους αερολιμένες. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αυτά τα μέτρα, αφού λάβει υπόψη την πρακτική λήψης αποφάσεων που ακολουθείται σε αυτήν την υπόθεση απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Η πρακτική της Επιτροπής σε σχέση με την εκτίμηση της συμβατότητας των ενισχύσεων που χορηγούνται σε φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων συνοψίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θα εκτιμά τη συμβατότητα των επενδυτικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH πριν από το 2005 βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.
- (279) Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 χρησιμεύουν ως πλαίσιο για την εκτίμηση βάσει της νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων του κατά πόσον οι ενισχύσεις υποδομής για φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά. Σύμφωνα με την παράγραφο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, η Επιτροπή πρέπει να ελέγχει κατά πόσον:
- α) η κατασκευή και η εκμετάλλευση των υποδομών ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)·
 - β) η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς 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 ισότιμα και χωρίς διακρίσεις·
 - ε) η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της ΕΕ.
- (280) Εκτός από την απαίτηση για την εκπλήρωση ορισμένων κριτηρίων συμβατότητας που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, οι κρατικές ενισχύσεις για τους αερολιμένες, όπως και όλα τα άλλα κρατικά μέτρα ενίσχυσης, πρέπει να έχουν χαρακτήρα κινήτρου. Επιπλέον, θα πρέπει να είναι απαραίτητες και αναλογικές όσον αφορά τον επιδιωκόμενο, νόμιμο στόχο, για να μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά ⁽¹³²⁾.
- 8.2.1.1. Η κατασκευή και εκμετάλλευση των υποδομών ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)
- (281) Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας και όπως αποδεικνύεται από την εταιρική σύμβαση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ο τελευταίος επιδιώκει τον στόχο να βελτιώσει τη σημαντική για την οικονομία υποδομή, για να ενισχυθεί η οικονομική ισχύς της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας.
- (282) Μέσω της χρηματοδότησης των σημαντικότερων έργων υποδομής του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της εν προκειμένω περιόδου, το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας επιδίωξε τη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιφέρειας και, κατά συνέπεια, την τόνωση της περιφερειακής ανάπτυξης και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε περιφέρεια με διαρθρωτικές αδυναμίες, αφού οι καλές συνδέσεις επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών είναι σημαντικές για την ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων και βιομηχανίας.

⁽¹³²⁾ Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή μπορεί να κηρύξει ένα μέτρο ενίσχυσης συμβατό με την εσωτερική αγορά, αν είναι απαραίτητο για την επίτευξη ενός νόμιμου σκοπού (βλέπε για παράδειγμα υπόθεση 730/79, Philipp Morris· υπόθεση C-390/06, Nuova Agricast· υπόθεση T-162/06, Kronoply).

- (283) Το 2007 η Γερμανία βάσισε την εκτίμησή της για τη χρηματοδότηση μέτρων υποδομής στην πραγματικότητα στη μελέτη Klopphans, από την οποία προέκυψε ειδικότερα ότι οι άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες επιπτώσεις καθώς και η καταλυτική επίδραση του ΑΟC στην οικονομία και την ελκυστικότητα της περιφέρειας, ιδίως όσον αφορά την απασχόληση, ήταν θετικές και σημαντικές. Οι αυξανόμενοι αριθμοί επιβατών θα έκαναν τον ΑΟC περιφερειακό αερολιμένα και θα προσέφεραν στην περιφέρεια Altenburger Land την ευκαιρία να αλλάξει το διεθνές προφίλ της και με αυτόν τον τρόπο να βελτιώσει την οικονομική και εμπορική δομή της. Σύμφωνα με αυτήν τη μελέτη, ο ΑΟC θα παρείχε σε ολόκληρη την περιφέρεια της Κεντρικής Γερμανίας σημαντικό και ευρύ οικονομικό όφελος γενικού συμφέροντος.
- (284) Από την άποψη αυτή, όπως προκύπτει από τον πίνακα 1, οι αριθμοί επιβατών στον αερολιμένα αυξήθηκαν σημαντικά για τα έτη 2007-2010. Ο αερολιμένας προσέλκυσε έναν αριθμό εισερχόμενων επιβατών στην περιφέρεια, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία της περιοχής. Στις αρχές του 2000 μέχρι περίπου το 2007, οι προβλέψεις για την κυκλοφορία ήταν θετικές και απεδείκνυαν την αναγκαιότητα για περαιτέρω έργα υποδομής. Επιπλέον, ο ίδιος ο αερολιμένας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο ως εργοδότης και οδήγησε έμμεσα στη δημιουργία επαγόμενων θέσεων εργασίας στην περιφέρεια ⁽¹³³⁾.
- (285) Οι εν προκειμένω επενδύσεις σε υποδομές δεν αποτελούν αλληλεπικάλυψη υφιστάμενων υποδομών. Ο πλησιέστερος αερολιμένας στον ΑΟC είναι ο αερολιμένας Λειψίας-Χάλε που απέχει περίπου 85 km και πάνω από μία ώρα οδικώς από τον ΑΟC. Επιπλέον, ο αερολιμένας Λειψίας-Χάλε είναι διεθνής αερολιμένας, ο οποίος εξυπηρετεί τόσο τη Λειψία (Σαξονία) όσο και το Halle (Σαξονία-Άνχαλτ). Ως περιφερειακός αερολιμένας, ο ΑΟC εξυπηρετεί το νότιο τμήμα του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας. Ο αερολιμένας είναι σημαντικός για τις επιχειρήσεις στην κοντινή βιομηχανική περιοχή από επιχειρηματική άποψη.
- (286) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση των αερολιμενικών υποδομών στον ΑΟC εξυπηρετούσε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος.

8.2.1.2. Η υποδομή είναι αναγκαία και αναλογική προς τον καθορισμένο στόχο

- (287) Σύμφωνα με την εταιρική σύμβαση, η Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH έχει σκοπό να βελτιώσει τη σημαντική για την οικονομία υποδομή, για να ενισχυθεί η οικονομική ισχύς της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας. Κατά την περίοδο από 2000 έως 2011, ο αερολιμένας πραγματοποίησε τις επενδύσεις σε υποδομές που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που παρουσιάζονται σε αυτόν το στόχο.
- (288) Κατά την έναρξη της εν προκειμένω περιόδου, σε σχέση με τη μετατροπή του πρώην στρατιωτικού αεροδρομίου σε πολιτικό αερολιμένα απαιτήθηκαν επενδύσεις για την προσαρμογή των γενικών υποδομών στις απαιτήσεις των αεροπορικών εταιρειών.
- (289) Στη συνέχεια, όπως δηλώνει η Γερμανία, στον ΑΟC απαιτήθηκαν μέτρα υποδομής για να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας και αποτροπής των κινδύνων του αερολιμένα οι οποίες προέκυψαν από τους αυξανόμενους αριθμούς επιβατών που επιδιώκονται με τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τη Ryanair. Η αποκατάσταση και ο εκσυγχρονισμός του αερολιμένα απαιτήσαν επίσης επενδύσεις. Για την προσαρμογή του αερολιμένα στην αναμενόμενη αύξηση του αριθμού επιβατών της Ryanair εφαρμόστηκαν μέτρα ασφαλείας και αποτροπής των κινδύνων καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου. Όλες οι μελέτες που διεξήχθησαν το 2007 ⁽¹³⁴⁾ για την εκτίμηση της κερδοφορίας του αερολιμένα, πρόβλεψαν αύξηση των δραστηριοτήτων στον ΑΟC για την περίοδο 2007-2015.
- (290) Οι εργασίες μετατροπής στον τερματικό σταθμό το 2009 εκτελέστηκαν για την ικανοποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας και για τη χωριστή εξυπηρέτηση των επιβατών από κράτη Σένγκεν και εκτός Σένγκεν. Σύμφωνα με δήλωση της Γερμανίας, είχαν ληφθεί υπόψη εναλλακτικές λύσεις γι' αυτήν τη μετατροπή. Ωστόσο, λόγω του μεγαλύτερου αριθμού επιβατών και του υψηλού κόστους αυτών των εναλλακτικών επιλογών, ακολουθήθηκε η μακροπρόθεσμη λύση της μετατροπής του τερματικού σταθμού.
- (291) Επειδή ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν διέθετε επαρκείς πόρους και η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι κύριες επενδύσεις αφορούσαν δραστηριότητες που εμπίπτουν στον τομέα των δημόσιων αρμοδιοτήτων, απαιτήθηκαν δημόσιοι πόροι.
- (292) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ήταν απαραίτητες οι επενδύσεις στις υποδομές για την προσαρμογή στους αυξανόμενους αριθμούς επιβατών καθώς και για την εκπλήρωση των σημερινών απαιτήσεων για μια σύγχρονη αερολιμενική υποδομή. Μόνο με την υποδομή που δημιουργήθηκε μπόρεσε ο αερολιμένας να εξυπηρετήσει τη συγκοινωνιακή διασύνδεση και την ανάπτυξη της περιφέρειας.

⁽¹³³⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 96.

⁽¹³⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 58.

- (293) Επομένως, η αναγκαιότητα και η αναλογικότητα των επενδυτικών ενισχύσεων στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH προκύπτει από την αναγκαιότητα εκπλήρωσης των σημερινών απαιτήσεων για μια σύγχρονη αερολιμενική υποδομή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επίμαχες επενδύσεις σε υποδομές ήταν απαραίτητες και αναλογικές σε σχέση με τον στόχο που έχει τεθεί.

8.2.1.3. *Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν*

- (294) Η υφιστάμενη υποδομή είχε, τουλάχιστον μέχρι το 2009, ικανοποιητικές μεσοπρόθεσμες προοπτικές χρήσης. Το διοικητικό συμβούλιο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH είχε ήδη προβλέψει, στη συνεδρίασή του της 23ης Ιουνίου 2000, αναμενόμενο συνολικό ποσό περίπου 20 εκατ. ευρώ για επενδύσεις σε υποδομές για ολόκληρη την περίοδο από το 2000 έως το 2010. Ο ετήσιος αριθμός επιβατών αυξανόταν έως τα έτη αιχμής 2008-2009.
- (295) Ύστερα από μια περίοδο σημαντικής αύξησης, η εναέρια κυκλοφορία στη Γερμανία και την Ευρώπη επηρεάστηκε αρνητικά, λόγω της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2009, με αποτέλεσμα να μειωθούν στη Γερμανία οι αεροπορικές μεταφορές επιβατών κατά 4,6 % το 2009, η οποία συνεπώς ήταν μία από τις χειρότερες χρονιές για τις αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, η γενική αυξητική τάση στις αεροπορικές μεταφορές δεν τελείωσε, παρά μόνο καθυστέρησε. Από τον Ιούνιο του 2010, τα μηνιαία ποσοστά αύξησης στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών στη Γερμανία ανέβηκαν και πάλι, και υπερέβησαν τα μηνιαία ποσοστά αύξησης του προηγούμενου έτους κατά 7 %. Από προβλέψεις προκύπτει ότι η Γερμανία από το 2009 γνώρισε ισχυρή οικονομική ανάπτυξη περίπου 3 % ετησίως. Η αύξηση στην αεροπορική αγορά είναι συνήθως υψηλότερη από τη γενική οικονομική ανάπτυξη ⁽¹³⁵⁾.
- (296) Κοινό σημείο των τριών μελετών ⁽¹³⁶⁾ που διενεργήθηκαν το 2007 είναι η κοινή δήλωση ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα έπρεπε να βελτιώσει τα ετήσια αποτελέσματά του και να επιτύχει σχεδόν εξισορροπημένο αποτέλεσμα στα λειτουργικά έσοδα έως το 2015. Επιπλέον, πρέπει να ενισχυθεί η κοντινή βιομηχανική περιοχή. Αυτό επιβεβαιώθηκε στο επιχειρηματικό προσχέδιο που καταρτίστηκε για την περίοδο 2007-2015. Η Γερμανία στήριξε την επιχειρηματολογία της στην κερδοφορία της κυκλοφορίας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και στο πιθανό σενάριο ότι ο AOC θα μπορούσε να φθάσει σε 500 000 επιβάτες το 2015.
- (297) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, οι σχετικές υποδομές εκπλήρωσαν τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών και των επιβατών και προσέφεραν καλές προοπτικές χρήσης.

8.2.1.4. *Η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις*

- (298) Η Γερμανία επιβεβαιώνει ότι η υποδομή, παρά το γεγονός ότι η Ryanair κατά τα έτη 2003-2011 ήταν η μοναδική αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείτο στον AOC, ήταν δυναμικά ανοικτή σε όλους τους δυναμικούς χρήστες, χωρίς οικονομικά αδικαιολόγητες διακρίσεις.

8.2.1.5. *Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης.*

- (299) Σύμφωνα με την παράγραφο 39 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, η κατηγορία του αερολιμένα αποτελεί ένδειξη του βαθμού στον οποίο οι αερολιμένες ανταγωνίζονται μεταξύ τους και, κατά συνέπεια, του βαθμού στον οποίο οι δημόσιοι πόροι που χορηγούνται σε έναν αερολιμένα μπορούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 αναφέρεται ότι, σε περίπτωση χορήγησης δημόσιων πόρων σε μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες (κατηγορία Δ), είναι χαμηλή η πιθανότητα στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή επηρεασμού του εμπορίου σε βαθμό που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Ωστόσο, από αυτό δεν μπορεί να συναχθεί ούτε η σημασία ούτε η δήλωση ότι αποκλείονται οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και οι επιπτώσεις στο εμπόριο.
- (300) Ο AOC κατά την εν προκειμένω περίοδο εξυπηρετούσε πάντοτε κάτω από 150 000 επιβάτες ετησίως, με αποτέλεσμα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, να μπορεί να χαρακτηρίζεται ως μικρός περιφερειακός αερολιμένας (κατηγορία Δ).

⁽¹³⁵⁾ Ενημερωμένες παρατηρήσεις για την πρόβλεψη της ζήτησης για τον αερολιμένα Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12 Μαρτίου 2012, σ. 8.

⁽¹³⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 34.

- (301) Ο ΑΟC είναι ένας τυπικός αερολιμένας με περιφερειακό προσανατολισμό. Αυτό μπορεί να μετρηθεί από το γεγονός ότι σημαντικός αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτόν τον αερολιμένα προέρχονται από το ομόσπονδο κράτος της Θουριγγίας. Αν ληφθεί υπόψη η έννοια μιας περιοχής κάλυψης περίπου 100 km και χρόνος οδήγησης 60 λεπτών, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο πλησιέστερος αερολιμένας, ο αερολιμένας Λειψίας-Χάλε (85 km και χρόνος οδήγησης περίπου 1 ώρα και 10 λεπτά από τον ΑΟC), βρίσκεται στο εξωτερικό άκρο της ίδιας περιοχής κάλυψης. Ο αερολιμένας Λειψίας-Χάλε είναι διεθνής αερολιμένας, ο οποίος εξυπηρετεί τόσο τη Λειψία (Σαξονία) όσο και το Χάλε (Σαξονία-Ανχαλτ). Ως περιφερειακός αερολιμένας, ο ΑΟC εξυπηρετεί το νότιο τμήμα του ομόσπονδου κράτους της Θουριγγίας.
- (302) Εκτός από τη γεωγραφική τους απόσταση, οι δύο αερολιμένες επιδιώκουν επιπλέον πολύ διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα και είναι προσανατολισμένοι σε διαφορετικά είδη επιβατών. Ο αερολιμένας Λειψίας-Χάλε είναι ένας καθιερωμένος αερολιμένας, ο οποίος διαθέτει πιο εξελιγμένες υποδομές με μεγαλύτερη άνεση για τους επιβάτες. Προσφέρει διεθνείς πτήσεις καθώς και πτήσεις εσωτερικού, μια σειρά προορισμών διακοπών και την αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων. Ο ΑΟC διαθέτει υποδομή με συγκριτικά λιγότερη άνεση και το επιχειρηματικό του μοντέλο βασίζεται στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.
- (303) Ως εκ τούτου, αυτές οι δηλώσεις επιτρέπουν στην Επιτροπή να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η επενδυτική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ούτε νοθεύει τον ανταγωνισμό ούτε επηρεάζει το εμπόριο σε βαθμό που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

8.2.1.6. Η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου και είναι απαραίτητη και αναλογική.

- (304) Η ενίσχυση για τη χρηματοδότηση των υποδομών, την οποία διέθεσε η Γερμανία στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, αναμενόταν να έχει χαρακτήρα κινήτρου και να είναι απαραίτητη και αναλογική όσον αφορά τον επιδιωκόμενο, νόμιμο στόχο.
- (305) Η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει κατά πόσον η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH επηρέασε τη συμπεριφορά της δικαιούχου επιχείρησης με τρόπο ώστε να ασκεί δραστηριότητες που συμβάλλουν στην επίτευξη στόχου δημόσιου συμφέροντος και τις οποίες i) δεν θα ασκούσε χωρίς την ενίσχυση ή ii) θα ασκούσε με περιορισμένο ή διαφορετικό τρόπο. Επιπλέον, η ενίσχυση θα θεωρηθεί αναλογική μόνο εάν το ίδιο αποτέλεσμα δεν θα είναι εφικτό με μικρότερη ενίσχυση και λιγότερη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αυτό σημαίνει ότι το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στα ελάχιστα απαιτούμενα για την άσκηση της επιδοτούμενης δραστηριότητας.
- (306) Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, οι επενδύσεις στην υποδομή, οι οποίες θα απαιτούνταν για την επίτευξη του επιπέδου ενός αερολιμένα λειτουργικού και ανοικτού στις εμπορικές πτήσεις, δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν χωρίς την ενίσχυση. Ο αερολιμένας παρουσίασε ζημιές κατά το μεγαλύτερο μέρος της εν προκειμένω περιόδου. Η Γερμανία ήταν πάντα της άποψης ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει ένας τέτοιος περιφερειακός αερολιμένας χωρίς δημόσια χρηματοδότηση. Ειδικότερα, ο αερολιμένας χωρίς την ενίσχυση δεν θα εκπλήρωνε το αναμενόμενο επίπεδο υπηρεσιών για τις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες και ο όγκος της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα θα υποχωρούσε.
- (307) Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης είχε χαρακτήρα κινήτρου, διότι παρείχε τη δυνατότητα στον αποδέκτη να πραγματοποιήσει τις απαραίτητες επενδύσεις.
- (308) Όσον αφορά την εκτίμηση της αναλογικότητας της ενίσχυσης, μπορεί να θεωρηθεί ότι η ένταση της ενίσχυσης για το έργο περιοριζόταν στις επενδύσεις που απαιτούνταν για τη μετατροπή του αερολιμένα από πρώην στρατιωτικό αεροδρόμιο σε πολιτικό αερολιμένα, ανοικτό σε όλες των δυναμικών αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, η διαδικασία για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH είχε διαμορφωθεί με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η υπέρμετρη αντιστάθμιση. Στο τέλος κάθε έτους, συμφωνείτο ένα επιχειρηματικό σχέδιο για το επόμενο έτος και στη συνέχεια εξεταζόταν κατά τη διάρκεια του έτους για την προσαρμογή στην επιχειρηματική πραγματικότητα⁽¹³⁷⁾. Ο αερολιμένας θα έπρεπε να επιστρέψει τους πόρους στους δημόσιους χρηματοδότες σε περίπτωση υπέρμετρης χρηματοδότησης ενός έργου. Επειδή το ύψος της ενίσχυσης περιοριζόταν στο ελάχιστο που απαιτείται για να καταστούν δυνατές οι υποστηριζόμενες δραστηριότητες, η επενδυτική ενίσχυση στην προκειμένη περίπτωση μπορεί επομένως να θεωρηθεί απαραίτητη και αναλογική σε σχέση με το νόμιμο στόχο.

8.2.1.7. Συμπέρασμα

- (309) Με βάση την ανωτέρω εκτίμηση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επενδυτική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH είναι συμβατή με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, αφού αντιστοιχεί με τους όρους του συμβιβάσιμου που αναφέρονται στην παράγραφο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005. Συνεπώς, το μέτρο είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά.

⁽¹³⁷⁾ Η Γερμανία υπέβαλε για την περίοδο 2000-2005 ετήσια επιχειρηματικά σχέδια με τις σχετικές προσθήκες των επιχειρηματικών σχεδίων.

8.2.2. Μέτρο 2: Χρηματοδότηση των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH κατά τα έτη 2000-2011

- (310) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανακοίνωσή της σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την εκτίμηση των παράνομων κρατικών ενισχύσεων δεν θα πρέπει να ισχύει σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη κι αν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από την 4η Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου ⁽¹³⁸⁾.
- (311) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 καθορίζονται προϋποθέσεις, υπό τις οποίες οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ⁽¹³⁹⁾. Σύμφωνα με την παράγραφο 137 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 ⁽¹⁴⁰⁾, για να μπορούν οι ενισχύσεις στην εκμετάλλευση που χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευση αυτών των κατευθυντήριων γραμμών να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, πρέπει να πληρούνται οι εξής σωρευτικές προϋποθέσεις:
- α) το μέτρο πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος·
 - β) τα κρατικά μέτρα πρέπει να είναι απαραίτητα·
 - γ) το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να είναι κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος·
 - δ) πρέπει να υπάρχει χαρακτήρας κινήτρου·
 - ε) η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο και
- στ) πρέπει να αποφεύγονται οι αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

8.2.2.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (312) Σύμφωνα με το τμήμα 5.1.2.στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, προκειμένου να δοθεί στους αερολιμένες χρόνος για να προσαρμοστούν στις συνθήκες της αγοράς και να αποφευχθούν οι διαταραχές στις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και οι διαταραχές σε σχέση με τη σύνδεση περιοχών, οι ενισχύσεις στην εκμετάλλευση θεωρείται ότι συμβάλλουν σε ένα στόχο κοινού ενδιαφέροντος, εφόσον: i) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη σύνδεση περιοχών μέσω της δημιουργίας σημείων πρόσβασης σε πτήσεις εντός της Ένωσης ή ii) αντιμετωπίζουν τη συμφόρηση στους μεγάλους κομβικούς αερολιμένες στην Ένωση ή iii) ευνοούν την περιφερειακή ανάπτυξη.
- (313) Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές, η χρηματοδότηση των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ήταν απαραίτητη για τη διατήρηση της λειτουργίας στον αερολιμένα, για να προωθηθεί ο στόχος της εταιρείας ο οποίος αναφέρεται στην εταιρική σύμβαση, δηλαδή η βελτίωση της οικονομικής υποδομής, για να ενισχυθεί η οικονομική δύναμη της ανατολικής Θουριγγίας και της δυτικής Σαξονίας.
- (314) Αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης της κεντρικής Γερμανίας, απαιτούνται καλές δυνατότητες πρόσβασης, προέκυψε θεμελιώδης ανάγκη να διατηρηθεί λειτουργικός ο αερολιμένας. Η λειτουργία του αερολιμένα χρησιμοποιεί για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Για τον λόγο αυτό, ο στόχος της εγκεκριμένης ενίσχυσης στην εκμετάλλευση ήταν σαφώς η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης.

8.2.2.2. Αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης

- (315) Σύμφωνα με το τμήμα 5.1.2. στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, το ερώτημα κατά πόσον μια κρατική ενίσχυση συμβάλλει αποτελεσματικά στην επίτευξη στόχου κοινού ενδιαφέροντος, μπορεί να απαντηθεί μόνο ύστερα από ανάλυση του συγκεκριμένου προβλήματος. Από αυτήν την άποψη, κάθε κρατική ενίσχυση για έναν αερολιμένα πρέπει να προανατολιστεί σε μια κατάσταση, στην οποία μπορεί να προκαλέσει ουσιαστικές βελτιώσεις, τις οποίες δεν μπορεί να επιφέρει η αγορά.

⁽¹³⁸⁾ Παράγραφος 172 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014.

⁽¹³⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (EE C 99 της 4.4.2014, σ. 3), σκέψη 104.

⁽¹⁴⁰⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, σκέψη 137.

- (316) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η κρατική παρέμβαση ήταν απαραίτητη, διότι ο αερολιμένας είχε δυσκολίες να εξασφαλίσει χρηματοδότηση της λειτουργίας του από μόνος του. Στις οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH εμφανίζεται συχνά η δήλωση ότι η οικονομική κατάσταση του αερολιμένα συνδέεται στενά με τις εισφορές των εταιρών ή άλλες δημόσιες επιχορηγήσεις. Χωρίς εισφορές κεφαλαίου του δημόσιου τομέα, υπάρχει ακόμη και κίνδυνος για την ύπαρξη της επιχείρησης ⁽¹⁴¹⁾.
- (317) Με τη χορήγηση της ενίσχυσης στην εκμετάλλευση, ο αερολιμένας απόκτησε τους απαραίτητους πόρους για τη διασφάλιση της λειτουργίας του και την προσαρμογή του επιχειρηματικού του μοντέλου στις απαιτήσεις των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.
- (318) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο ΑΟΚ είναι μικρός περιφερειακός αερολιμένας με κάτω από 150 000 επιβάτες ετησίως, ο οποίος δεν θα μπορούσε να καλύψει πλήρως τις λειτουργικές δαπάνες του υπό συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Ως εκ τούτου, η κρατική παρέμβαση ήταν απαραίτητη.

8.2.2.3. Αναλογικότητα του μέτρου ενίσχυσης

- (319) Σύμφωνα με το τμήμα 5.1.2. στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών των αεροπορικών μεταφορών το 2014 κάθε μέτρο ενίσχυσης για έναν αερολιμένα είναι κατάλληλο μέσο πολιτικής για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Συνεπώς, το κράτος μέλος πρέπει να αποδείξει ότι ο ίδιος στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα πολιτικής ή ενίσχυσης που νοθεύουν λιγότερο τον ανταγωνισμό.
- (320) Σύμφωνα με τη δήλωση της Γερμανίας, το εν προκειμένω μέτρο ενίσχυσης είναι κατάλληλο μέσο για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος, ο οποίος δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με άλλα μέσα πολιτικής που νοθεύουν λιγότερο τον ανταγωνισμό.
- (321) Το ποσό ενίσχυσης σχεδιάστηκε για να καλύψει το χρηματοδοτικό κενό που αναμένεται στις λειτουργικές δαπάνες που υπολογίζονται για το επόμενο έτος.
- (322) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο ήταν κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

8.2.2.4. Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (323) Σύμφωνα με το σημείο 5.1.2. στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, η ενίσχυση στην εκμετάλλευση αποτελεί κίνητρο, εάν χωρίς την εν λόγω ενίσχυση στην εκμετάλλευση ο όγκος της οικονομικής δραστηριότητας του αντίστοιχου αερολιμένα θα προέκυπτε πιθανώς σημαντικά μικρότερος. Σε αυτήν την εκτίμηση, πρέπει να ληφθούν υπόψη η παρουσία επενδυτικών ενισχύσεων και η κυκλοφορία στον αερολιμένα.
- (324) Στις οικονομικές εκθέσεις της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH τονίζεται ότι χωρίς εισφορές κεφαλαίου του δημόσιου τομέα υπάρχει κίνδυνος για την ύπαρξη της επιχείρησης. Χωρίς ενίσχυση στην εκμετάλλευση για την κάλυψη των ζημιών του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, ο αερολιμένας τελικά θα αποχωρούσε από την αγορά λόγω των ακάλυπτων λειτουργικών ζημιών.
- (325) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης είχε χαρακτήρα κινήτρου.

8.2.2.5. Αναλογικότητα του ποσού ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο)

- (326) Σύμφωνα με το τμήμα 5.1.2. στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, οι ενισχύσεις στην εκμετάλλευση σε αερολιμένες, προκειμένου να χαρακτηριστούν ως αναλογικές, πρέπει να παραμένουν περιορισμένες στο ελάχιστο που απαιτείται για να ασκείται η επιδοτούμενη δραστηριότητα.
- (327) Στην προκειμένη περίπτωση, οι δημόσιοι εταίροι του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα καθόρισαν το ποσό της ενίσχυσης στην εκμετάλλευση με βάση ετήσιο εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο και το περιορίσαν στις οικονομικές ανάγκες του αερολιμένα.
- (328) Οι παράμετροι αυτών των οικονομικών σχεδίων ενημερώνονταν κατά το εκάστοτε οικονομικό έτος με τα τρέχοντα αποτελέσματα του αερολιμένα. Για παράδειγμα, το διοικητικό συμβούλιο ενέκρινε στις 8 Νοεμβρίου 2002 το οικονομικό σχέδιο για το 2003 με βάση τα δεδομένα που ήταν διαθέσιμα τον Σεπτέμβριο του 2002. Αυτό το οικονομικό σχέδιο αργότερα αναβαθμίστηκε στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2003, το οποίο υπέβαλε ενημερωμένο επιχειρηματικό σχέδιο με τα δεδομένα που ήταν διαθέσιμα τον Οκτώβριο του 2003 ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 43.

⁽¹⁴²⁾ Η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή επιχειρηματικά σχέδια για τα έτη 2000-2005 καθώς και προσθήκες των επιχειρηματικών σχεδίων για τα έτη 2002-2005.

- (329) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση στην εκμετάλλευση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα σε αυτήν την περίοδο επέτρεψε την προσαρμογή του επιχειρηματικού μοντέλου του στις νέες λειτουργικές απαιτήσεις που σχετίζονται με τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών της Ryanair. Τότε ελεγχόταν διαρκώς το ύψος της χρηματοδότησης που ήταν απαραίτητη για την κάλυψη των ζημιών. Με αυτόν τον τρόπο, το ποσό ενίσχυσης περιορίστηκε στις αναμενόμενες λειτουργικές ζημιές.
- (330) Η Γερμανία αναφέρει περαιτέρω ότι η μετατροπή του αερολιμένα που πραγματοποιήθηκε σε πολλά έργα ⁽¹⁴³⁾ από τα έτη 2010-2012 συνέβαλε στη μείωση του γενικού χρηματοδοτικού κενού του αερολιμένα και με τον τρόπο αυτό στη μείωση των εισφορών των εταίρων. Η ενίσχυση στην εκμετάλλευση παρακολουθείτο καθ' όλη την εν προκειμένω περίοδο, για να μπορέσει να προσαρμοστεί στις πραγματικές απαιτήσεις του αερολιμένα.
- (331) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση στην εκμετάλλευση στην προκειμένη περίπτωση ήταν αναλογική και περιορισμένη στο ελάχιστο που ήταν απαραίτητο για την άσκηση της επιδοτούμενης δραστηριότητας.

8.2.2.6. Αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

- (332) Σύμφωνα με το τμήμα 5.1.2. στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, κατά τον έλεγχο της συμβατότητας των ενισχύσεων στην εκμετάλλευση ελήφθησαν υπόψη οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και οι επιπτώσεις στο εμπόριο. Μια ένδειξη πιθανών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού ή επιπτώσεων στο εμπόριο μπορεί να είναι ότι ο αερολιμένας βρίσκεται με αχρησιμοποίητη χωρητικότητα στην ίδια περιοχή κάλυψης με άλλο αερολιμένα.
- (333) Η Επιτροπή στην προκειμένη περίπτωση διαπιστώνει ότι ο πλησιέστερος αερολιμένας είναι ο αερολιμένας της Λειψίας-Χάλε, ο οποίος απέχει περίπου 85 km ή πάνω από 1 ώρα και 10 λεπτά με το αυτοκίνητο από τον ΑΟC. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 299 και 300, το επιχειρηματικό μοντέλο της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ήταν από την αρχή να οργανωθεί ο αερολιμένας ως περιφερειακός αερολιμένας, με σκοπό την ανάπτυξη της πλησιέστερης βιομηχανικής περιοχής. Ακόμη και αν είχε επαληθευτεί η πρόβλεψη του καθηγητή Klorhaus από το 2007, ο αερολιμένας θα είχε φτάσει τους 500 000 επιβάτες έως το 2015, γεγονός που θα του είχε δώσει τη δυνατότητα να ανταγωνίζεται με αερολιμένα με κυκλοφορία πάνω από δύο εκατ. επιβάτες, όπως ο αερολιμένας της Λειψίας-Χάλε.
- (334) Η Γερμανία επισημαίνει ότι η υποδομή του ΑΟC, για τον περαιτέρω περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και το εμπόριο, ήταν ανοικτή σε όλους τους δυνητικούς χρήστες και δεν ήταν ειδικά σχεδιασμένη για έναν ορισμένο χρήστη.
- (335) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υπερβολικές αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών περιορίζονται στο ελάχιστο.

8.2.2.7. Συμπέρασμα

- (336) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση των λειτουργικών ζημιών της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH κατά τα έτη 2000 — 2011 βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, καθώς και βάσει των όρων του συμβιβασμού που αναφέρονται στο τμήμα 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

8.2.3. Μέτρο 3: Αερολιμενικά τέλη και πληρωμές στη Ryanair από τον συνδυασμό της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ του 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ του 2010

- (337) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Για τον λόγο αυτό, η Γερμανία δεν υποβάλλει νομική βάση για την πιθανή συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά. Υπό αυτές τις συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το βάρος της απόδειξης της συμβατότητας μιας ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, κατά παρέκκλιση του άρθρου 107 παράγραφος 1, φέρει καταρχήν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, το οποίο πρέπει να αποδείξει την εκπλήρωση των προϋποθέσεων γι' αυτήν την εξαίρεση, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση την οποία αφορά η παρούσα υπόθεση, σύμφωνα με τις καθοριστικές διατάξεις δεν μπορεί να θεωρηθεί ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, συμβατή με την εσωτερική αγορά.

⁽¹⁴³⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 34.

8.2.3.1. Ισχύουσα νομική βάση

- (338) Όσον αφορά την ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014 αναφέρεται 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 ισχυαν 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.»⁽¹⁴⁴⁾.

- (339) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 καθορίζονται με τη σειρά τους τα εξής:

«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 [τώρα άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ], με βάση τις παρούσες κατευθύνσεις, εφόσον η ενίσχυση άρχισε να χορηγείται μετά τη δημοσίευση των κατευθύνσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*».

8.2.3.2. Εκτίμηση της συμβατότητας της σύμβασης που συνήφθη στις 25 Ιανουαρίου 2010 σε συνδυασμό με τη σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 και τη σύμβαση μάρκετινγκ που συνήφθη στις 7 Απριλίου 2003.

- (340) Η σύμβαση με την AMS συνήφθη το 2010, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005. Η εν λόγω ενίσχυση χορηγήθηκε από τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2010, οι επιπτώσεις της οποίας προστίθενται στις δύο συμβάσεις που συνήφθησαν το 2003 οι οποίες, αν εξεταστούν μεμονωμένα, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Κατά συνέπεια, πρέπει να ελεγχθεί η συμβατότητα της ενίσχυσης σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.
- (341) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι προϋποθέσεις για τη συμβατότητα των ενισχύσεων για την έναρξη νέων γραμμών, οι οποίες βασίζονται στην παράγραφο 79 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, είναι σωρευτικές, για τη διαπίστωση του ασυμβίβαστου της ενίσχυσης στην αεροπορική εταιρεία θα έπρεπε να αποδειχθεί μόνο ότι δεν πληρούνται κάποια από αυτές τις προϋποθέσεις. Για την εκτίμηση της συμβατότητας του εν προκειμένω μέτρου ενίσχυσης, η Επιτροπή θα εξετάσει μολαταύτα πολλά κριτήρια που παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005.
- (342) Στην παράγραφο 79 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005 προσδιορίζεται ότι προϋπόθεση για τη συμβατότητα μιας ενίσχυσης αποτελεί να ισχύει μόνο για την έναρξη νέων αεροπορικών συνδέσεων ή νέων συχνοτήτων. Στη σύμβαση του 2010 υπάγονται η καθημερινή σύνδεση με το Λονδίνο, η οποία υπήρχε από το 2003, και η σύνδεση με τη Χιρόνα που άνοιξε το 2007. Το 2010 άνοιξε μόνο η σύνδεση με το Αλικάντε. Ως εκ τούτου, το εν προκειμένω μέτρο ενίσχυσης δεν πληροί αυτό το κριτήριο.
- (343) Στην παράγραφο 79 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, απαιτείται η μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα και η προοδευτική μείωση του αντίστοιχου μέτρου: «Η γραμμή για την οποία χορηγείται ενίσχυση πρέπει μακροπρόθεσμα να αποδειχθεί βιώσιμη, δηλαδή να καλύπτει τουλάχιστον το κόστος της, χωρίς δημόσια χρηματοδότηση. Για τον λόγο αυτό, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών πρέπει να μειώνονται προοδευτικά και να είναι χρονικά περιορισμένες». Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα αντίστοιχα δρομολόγια θα μπορούσαν να είναι βιώσιμα χωρίς τη χρηματοδότηση από δημόσιους πόρους που χορηγήθηκε στη Ryanair στο πλαίσιο των συμβάσεων μάρκετινγκ. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η Ryanair διέκοψε τις συνδέσεις όταν τελείωσε η δημόσια χρηματοδότηση.
- (344) Στην παράγραφο 79 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές του 2005, προστίθεται το κριτήριο για πρόσθετο κόστος της έναρξης νέων γραμμών: «το ύψος της ενίσχυσης πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με 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». Η ενίσχυση δεν φαίνεται να σχετίζεται με ιδιαίτερο κόστος έναρξης νέων γραμμών. Οι πληρωμές μάρκετινγκ στη Ryanair συνεχίστηκαν καθ' όλη την περίοδο κατά την οποία ο αερολιμένας διατηρούσε επιχειρηματικές σχέσεις με την αεροπορική εταιρεία. Ως εκ τούτου, ούτε αυτό το κριτήριο πληρούται.
- (345) Τέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 79 στοιχείο στ), η ενίσχυση ανά έτος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 50 % των επιλέξιμων δαπανών για το αντίστοιχο έτος. Δεν υπάρχουν αποδείξεις ότι οι πραγματικές δαπάνες μάρκετινγκ θα ανέρχονταν στο διπλάσιο του ποσού της ενίσχυσης.

⁽¹⁴⁴⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 2014, παράγραφος 174.

8.2.3.3. Συμπέρασμα

- (346) Συνοψίζοντας, η ενίσχυση στη Ryanair και την AMS δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών, διότι δεν πληρούνται οι όροι του συμβιβάσιμου. Ως εκ τούτου, η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Ryanair και την AMS στο πλαίσιο του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010 συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η οποία πρέπει να ανακτηθεί.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

9.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011

- (347) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH με τη μορφή χρηματοδότησης επενδύσεων σε υποδομές καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου από το 2000 έως το 2011 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

9.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΤΗΣ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2011

- (348) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στον αερολιμένα Altenburg-Nobitz με τη μορφή χρηματοδότησης λειτουργικών ζημιών καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου από το 2000 έως το 2011 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

9.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΜΕ ΤΗ RYANAIR

- (349) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο συνδυασμός της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 28ης Αυγούστου 2008 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση στη Ryanair ή την AMS.
- (350) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γερμανία, μέσω του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010 χορήγησε παράνομη ενίσχυση στη Ryanair Ltd και τη θυγατρική της κατά 100 %, την AMS, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.
- (351) Μέσω της υπογραφής της σύμβασης με τη Ryanair και την AMS, η οποία πραγματοποιήθηκε το 2010, η Altenburg-Nobitz GmbH δεν μπόρεσε, όπως παρατηρείται από εκ των προτέρων προοπτική, να καλύψει όλα τα αυξητικά έξοδα που συνδέονται με τις δραστηριότητες της Ryanair στον αερολιμένα. Η Ryanair και η AMS απόκτησαν ένα αδικαιολόγητο πλεονέκτημα, με τη μορφή ποσού ενίσχυσης, το οποίο πρέπει να επιστραφεί στη Γερμανία.

Ανάκτηση της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στη Ryanair και την AMS

- (352) Σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή είναι αρμόδια να αποφασίσει ότι το σχετικό κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να καταργήσει ή να τροποποιήσει την ενίσχυση ⁽¹⁴⁵⁾ που διαπιστώνεται ότι είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η υποχρέωση του κράτους να καταργήσει την ενίσχυση την οποία η Επιτροπή έχει θεωρήσει ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά σκοπό έχει την αποκατάσταση των πραγμάτων στην προηγούμενη κατάσταση ⁽¹⁴⁶⁾. Το Δικαστήριο απεφάνθη σχετικά ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος έχει επιστρέψει τα ποσά που χορηγήθηκαν βάσει της παράνομης ενίσχυσης, χάνοντας ως εκ τούτου το πλεονέκτημα από το οποίο είχε επωφεληθεί στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και επαναφέρεται η κατάσταση που ίσχυε πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης ⁽¹⁴⁷⁾.
- (353) Σύμφωνα με αυτήν τη νομολογία, στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ⁽¹⁴⁸⁾ καθορίστηκαν τα εξής: «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.».
- (354) Για τον λόγο αυτό, η προαναφερθείσα κρατική ενίσχυση πρέπει να επιστραφεί στη Γερμανία, εφόσον έχει καταβληθεί.

⁽¹⁴⁵⁾ Υπόθεση C-70/72 Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1973, 813, σκέψη 13.

⁽¹⁴⁶⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92 Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, I-04103 σκέψη 75.

⁽¹⁴⁷⁾ Υπόθεση C-75/97 Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, I-3671, σκέψεις 64-65.

⁽¹⁴⁸⁾ 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).

- (355) Όσον αφορά τα προς ανάκτηση ποσά, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα εκ των προτέρων επιχειρηματικά σχέδια που παρουσιάζονται στο τμήμα 8.1.3, πίνακας 19, με τους εξής πρόσθετους προβληματισμούς:
- α) Το προς ανάκτηση ποσό ενίσχυσης πρέπει να αντιστοιχεί με τις αρνητικές αυξητικές ταμειακές ροές που υπήρχαν την εποχή όπου ελήφθη η απόφαση για την υπογραφή της σύμβασης. Η αρνητική ταμειακή ροή αντιστοιχεί με το ύψος της χρηματοδότησης που απαιτείται για να καταστεί η σύμβαση σύμφωνη με την αγορά.
- β) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ως χρονικό πλαίσιο για αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο πρέπει να ληφθεί υπόψη η θερινή περίοδος του 2010. Πράγματι, το αποτελεσματικό πλεονέκτημα που έλαβε η αεροπορική εταιρεία περιορίζεται στην πραγματική διάρκεια της αντίστοιχης σύμβασης, αφού μόλις έληξε η σύμβαση, η Ryanair και η AMS δεν αποκτούσαν πλέον πλεονεκτήματα από τον αερολιμένα.
- (356) Στον πίνακα 20 αναφέρονται τα αποτελέσματα για τα προσωρινά προς ανάκτηση ποσά από τη Γερμανία.
- (357) Για να ληφθεί υπόψη το πλεονέκτημα που πράγματι απέκτησαν η αεροπορική εταιρεία και οι θυγατρικές της στο πλαίσιο του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010, τα ποσά που αναφέρονται στον πίνακα 20 μπορούν ακόμη να προσαρμοστούν βάσει των αποδεικτικών στοιχείων και των δικαιολογητικών που έχει υποβάλει η Γερμανία. Αυτή η προσαρμογή πρέπει να βασιστεί i) στη διαφορά μεταξύ αφενός των πραγματικών πληρωμών που πραγματοποιήθηκαν από την αεροπορική εταιρεία όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη και αφετέρου των προβλεπόμενων ταμειακών ροών που αναφέρονται στον πίνακα 19 (εκ των προτέρων) σε αυτές τις εγγραφές εσόδων και ii) στη διαφορά μεταξύ αφενός των πραγματικών πληρωμών μάρκετινγκ που είχαν υποβληθεί εκ των προτέρων και πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της σύμβασης μάρκετινγκ στην αεροπορική εταιρεία και τις θυγατρικές της και αφετέρου των εξόδων μάρκετινγκ που αντιστοιχούν με τα ποσά που είχαν προβλεφθεί εκ των προτέρων και αναφέρονται στον πίνακα 19.
- (358) Όπως ήδη εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 212, η Επιτροπή θεωρεί ότι η AMS και η Ryanair πρέπει να θεωρηθούν ενιαία επιχείρηση για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, η Ryanair και η AMS θα πρέπει να ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον για το σύνολο της επιστροφής της ενίσχυσης που έλαβαν στο πλαίσιο του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010.
- (359) Επιπλέον, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής⁽¹⁴⁹⁾, η Γερμανία πρέπει να προσθέσει στο ποσό ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης που υπολογίζονται από την ημέρα όπου ετέθη στη διάθεση του δικαιούχου η παράνομη ενίσχυση μέχρι την ημέρα της ανάκτησής της⁽¹⁵⁰⁾. Επειδή στην προκειμένη περίπτωση οι ταμειακές ροές που αντιστοιχούν στα ποσά ενίσχυσης είναι πολύπλοκες και παρέχονταν καθ' όλη τη διάρκεια του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010, κατά την άποψη της Επιτροπής είναι αποδεκτό για τον υπολογισμό του τόκου ανάκτησης να θεωρηθεί ότι χρόνος καταβολής της ενίσχυσης είναι το τέλος της θερινής περιόδου 2010 της IATA (δηλαδή η 30ή Οκτωβρίου 2010).

Πίνακας 20

Ποσό που πρέπει να επιστραφεί για τη σύμβαση για την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών, για τη σύμβαση μάρκετινγκ του 2003 καθώς και για τη σύμβαση μάρκετινγκ της 2010

	Θερινή περίοδος 2010
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών	55 188
ANAMENOMENA ΕΣΟΔΑ (σε ευρώ)	
Καθαρή αμοιβή που πρέπει να καταβάλλεται από τη Ryanair ανά αναχωρούντα επιβάτη	[...]*
Συνολικά έσοδα που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*

⁽¹⁴⁹⁾ 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).

⁽¹⁵⁰⁾ Βλέπε άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

	Θερινή περίοδος 2010
Έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές ανά επιβάτη	[...]*
Συνολικά έσοδα που δεν σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές	[...]*
Συνολικά έσοδα	[...]*
ANAMENOMENA ΤΕΛΗ (σε ευρώ)	
Σταθερά τέλη μάρκετινγκ	[...]*
Μηνιαία λειτουργικά τέλη	13 943
Συνολικά λειτουργικά τέλη	97 601
Συνολικά τέλη	[...]*
ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ (σε ευρώ)	
ΠΡΟΣ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΠΟΣΟ	– 318 569

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε παρανόμως η Γερμανία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ του 2000 και του 2011 υπέρ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, μέσω χρηματοδότησης των επενδύσεων σε υποδομές κατά τα έτη από το 2000 έως το 2011, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.
2. Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε παρανόμως η Γερμανία, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ του 2000 και του 2011 υπέρ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, μέσω χρηματοδότησης των λειτουργικών ζημιών κατά τα έτη από το 2000 έως το 2011, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.
3. Η σύμβαση παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 μεταξύ της Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair, η οποία συνδέεται με τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 7 Απριλίου 2003 μεταξύ της Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair και με τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 28 Αυγούστου 2008 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της AMS, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.
4. Η κρατική ενίσχυση που χορήγησε παρανόμως η Γερμανία υπέρ της Ryanair και της AMS, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω του συνδυασμού της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών που συνήφθη στις 3 Μαρτίου 2003 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair και της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 7 Απριλίου 2003 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της Ryanair καθώς και της σύμβασης παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ που συνήφθη στις 25 Ιανουαρίου 2010 μεταξύ της Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH και της AMS, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Γερμανία ανακτά από τον δικαιούχο την ασυμβίβαστη ενίσχυση που ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4.
2. Δεδομένου ότι η Ryanair και η AMS για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης αποτελούν ενιαία οικονομική μονάδα, ευθύνονται από κοινού για την επιστροφή της κρατικής ενίσχυσης που έλαβε η κάθε μία δυνάμει της συνδεδεμένης εφαρμογής της σύμβασης παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών της 3ης Μαρτίου 2003, της σύμβασης μάρκετινγκ της 7ης Απριλίου 2003 καθώς και της σύμβασης μάρκετινγκ της 25ης Ιανουαρίου 2010.

3. Το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί περιλαμβάνει τόκους για το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης προς τον δικαιούχο έως την ημερομηνία πραγματικής επιστροφής της.
4. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004.
5. Η Γερμανία ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές της ενίσχυσης που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 είναι άμεση και αποτελεσματική.
2. Η Γερμανία διασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 4

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Γερμανία υποβάλλει τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι) της ενίσχυσης που έλαβε ο δικαιούχος·
 - β) το συνολικό προς ανάκτηση ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι) από τους δικαιούχους σύμφωνα με το άρθρο 2·
 - γ) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί και που πρόκειται να ληφθούν με στόχο τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·
 - δ) έγγραφα τα οποία να αποδεικνύουν ότι ζητήθηκε από τους δικαιούχους η επιστροφή της ενίσχυσης.
2. Η Γερμανία τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι την ολοκλήρωση της ανάκτησης της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2. Εφόσον ζητηθεί εκ μέρους της Επιτροπής, η Γερμανία παρέχει αμελλητί όλες τις πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει ή πρόκειται να λάβει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που έχουν ήδη επιστραφεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 15 Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος